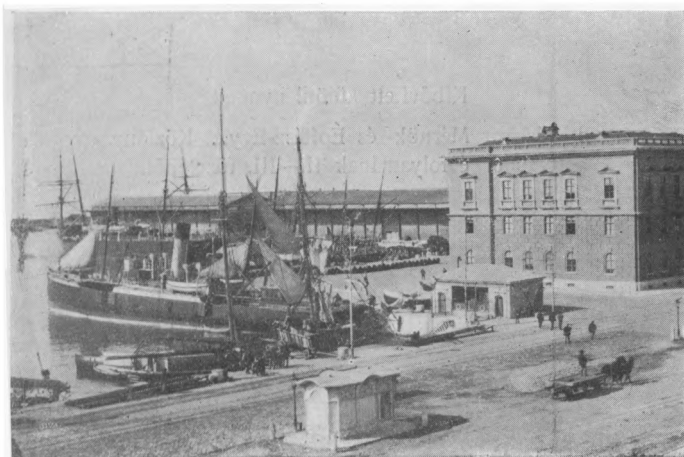


A Magyar Tengerészet és a Fiumei Kikötő

Irta

GONDA BÉLA
ministeri tanácsos



63 képpel és rajzzal

BUDAPEST

“Pátria” irod. vállalat és nyomdai részv.-társ. nyomása

1906

Kibővített különnyomat

a »Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye«
1906. évfolyamának II.—III. füzetéből.

I. FEJEZET.

Történelmi bevezetés.

Magyarország tengeri birtoklása a XII—XVI. századokban.

Magyarországnak a tengerrel való összeköttetése sok százados multra tekinthet vissza s a magyar tenger-mellék birtoklása nemzeti létünk legdicsebb korszakával van egybeforrvá.

A világhatalomra való törekvés már Árpádházbeli nemzeti királyainkban megérlelte a meggyőződést, hogy a magyar birodalmat ki kell terjeszteni a tengerig s a magyar nemzeti hegemoniát ki kell vinni a tengerre, mert csak az az ország lehet igazán hatalmas és gazdaságilag független, melynek tengere van. Ez vezette már *Szent László* királyunkat a dalmát tengerpartra, a ki megszerezvén Chrobatiát, a horvát királyok egykori székhelyén, Biogradban (a mai Zara-Vecchiában, melyet a magyarok annak idején Tenger-Fejérvárnak is neveztek) felállítá a magyar tenger-melléki kormányzóságot.

S amint az akkori időkből reánk maradt okmányok és följegyzések tanúsítják, *Kálmán* király menyasszonyát, Buzillát 1097-ben Nápolyból ebbe a Biogradba, a magyar kikötőbe hozták, hol őt és fényes kíséretét *Vinkur* gróf, a magyar tenger-mellék kormányzója fogadta.

Kálmán király — miután Horvátország megszerzését befejezte — közvetetlen a keresztes hadak átvonulása után hozzáfogott a dalmát tengerpart és a szigetek megszállásához; 1102-ben elfoglalta Zárát, majd Spalatót, Traut; Veglia és Osero 1105-ben szintén magyar uralom alá jutott, csakhamar Arbe is meghódolt s

Kálmán Biogradban az „urbs regia“-ban Horvátország és Dalmácia királyává koronáztatta magát.

A dalmát városok és várak, köztük Tersact is — melynek oltalma alatt keletkezett túl a Fiumára vizén — Szent-Vid városa, a mai Fiume — szívesen hódoltak meg a magyar királynak, mert tapasztalásból tudták, hogy a velencei köztársaság uralma, az egész kereskedelmet, de különösen a tengeri forgalmat centralizálni sőt monopolizálni törekvő erőszakos politikája gazdasági tekintetben támadja meg a hajózásra utalt nép lételének alapját s a kivívott kereskedelmi kiváltságokat mind maga aknázza ki.

A velencei uralomból tehát a dalmatáknak vajmi kevés hasznuk volt, míg a magyarok uralma alatt kereskedelmüket kiterjeszthették Magyarországra belsejébe is. *Kálmán* király ugyanis nemcsak szabadságlevelekkel biztosította a dalmát városok autonómiáját, de megengedte, hogy az egész magyar birodalomban szabadon kereskedjenek, tengeren és szárazon egyaránt; adót nem fizettek s csupán a kikötő forgalmából befolyó jövedelmen osztoztak a magyar királyi kincstárral; közös érdekük volt tehát, hogy a tengeri forgalom emelésére egyesült erővel törekedjenek.

Róbert Károly és *I. Lajos* korában hazánk politikailag szoros kapcsolatba jutott Olaszországgal, aminek természetes következménye volt az élénkebb kereskedelmi forgalom. A magyar-velencei összeköttetésre nézve *Károly* már 1318-ban intézkedik, rendelve, hogy száz márkát érő árútól $1\frac{1}{2}$ márka ($1\frac{1}{2}\%$) vámot kell fizetni. Az összeköttetés Levante-árúk tekintetében folyvást igen élénk volt hazánk s Velence közt s azok a harcok, melyek Dalmácia birtokáért vívattak, a magyar királynak, mint a tenger egyik birtokosának harcai voltak az azon való szabad kereskedés jogáért. S éppen ennek tulajdonítható az a szinte fanatikus szívósság, melynél fogva Velence nem nyugodott bele a dalmát tengerpart s a szigetek elvesztésébe s a következő két század alatt váltakozó szerencséivel harcolt a magyarokkal Dalmácia birtokáért, mígnem többszöri háborúskodás után *Nagy Lajos* királyunk 1358 február

18-án Zarában békét kötött Velencével. Ebben a békeokmányban Velence a magyar király javára lemond egész Dalmáciáról, azaz a Quarnero-öböl közepétől Durazzo határáig minden általa bírt erősségről, szigetről, területről, kikötőről, valamint minden jogáról, melyekkel ezekre bírt vagy bírni vélt, nevezet szerint: Nona, Zara, Scardona, Sebenico, Trau, Spalato, Ragusa városokról, valamint Osero, Cherso, Veglia, Arbe, Pago, Brazza, Lesina és Curzola szigetekről, minden hozzávalókkal együtt, lemond továbbá Dalmát- és Horvátországok cimeiről, melyeket addig a dogék használtak s lemond minden jogorvoslatról, hogy e tartományokat valaha visszaszerezze.

Velence azonban nem azért kötötte a békét, hogy azt meg is tartsa; a megpecsételt békeokmány mellett nem tudott belenyugodni Dalmácia teljes elvesztésébe, melylyel természetesen együttjárt a velencei öbölben (a mai Adrián) gyakorolt tengeri egyeduralmának megtörése. Többször megpróbálkozott ezért részint kerülő úton, részint nyílt támadással, hogy uralmát Dalmáciára vagy annak legalább egyes részeire újból kiterjeszse. Mindeme törekvései azonban megtörttek egyrészt a dalmát városoknak a magyar koronához tanúsított ragaszkodásán, másrészt a magyar hadak győzedelmes ellentállásán s Velence újabb háborúk után kénytelen volt 1381 augusztus 24-én Turinban ismét békét kötni Magyarországgal. Ez a békekötés a *mare liberum* elvének győzelmét jelenti a *mare clausum* fölött, s ebben az elvben kell keresnünk a magyar Anjou-ház kereskedelmi politikájának a kulcsát. Ebben a békeokmányban mindenekelőtt megerősítették a zárai béke határozatait, kimondták továbbá, hogy a dalmatáknak szabad 35,000 arany erejéig magyar árukat Velence területére bevitni, ott akárkinek eladni és 20-szor annyit kivinni; a dalmaták Velencének sem vámot, sem másneműilletéket nem tartoznak fizetni, Zenggben Velence konzult és zászlót tarthat, a meddig ez a magyar királynak és a zenggi grófnak tetszik.

Nagy Lajos halála után azonban Velence újból megindítá aknamunkáját a dalmát tengermellék visszaszer-

zésére s a belvillongások és mind nagyobb erővel fellépő török támadások által meggyöngített Magyarország nem volt képes megvédeni dalmát birtokait s 1420 közepén Dalmácia legnagyobb része, 1432-ben pedig csaknem az egész dalmát tengerpart Ragusa kivételével Velence uralma alá került; Ragusa azonban önállóságát továbbra is megtartotta, s egész a XV. század végéig szívósan ragaszkodott Magyarországhoz, Mátyás király halálára 1490 április 13-án gyászünnepelet is rendezett.

Raguzán kívül csupán a Quarnero felső részén elnyúló tenger mellék s néhány sziget maradt még egyideig a magyar korona alatt abból az országból, melynek birtokáért századokon át annyi magyar ontotta vérért s amely maga is szeretettel ragaszkodott az autonómiáját és érdekeit minden irányban respektáló magyar uralomhoz.

Mátyás király a tenger mellék birtoklásának nagy jelentőségét belátva, 1478-ban tervbe vette ugyan, hogy Dalmáciának azt a részét, melyet Velence a magyar koronától elszakított, vissza szerezze, de tervét nem valósíthatta meg. Majd Bécs megvívása után azzal a gondolattal foglalkozott, hogy a császár uralma alatt álló Trieszt és Fiume városokat hatalmába ejti, mihez Velence támogatását kérte, de tagadó választ kapván, kénytelen volt ettől a tervétől is elállani s Magyarország, mely némi megszakításokkal 1105-től 1432-ig, 327 éven át bírta Dalmáciát a hozzátartozó szigetekkel, hosszú időre meg lőn fosztva a magyar szent koronának e kiváló, de sajnosan még ma is csak közjogi és nem tényleges tartozékától.

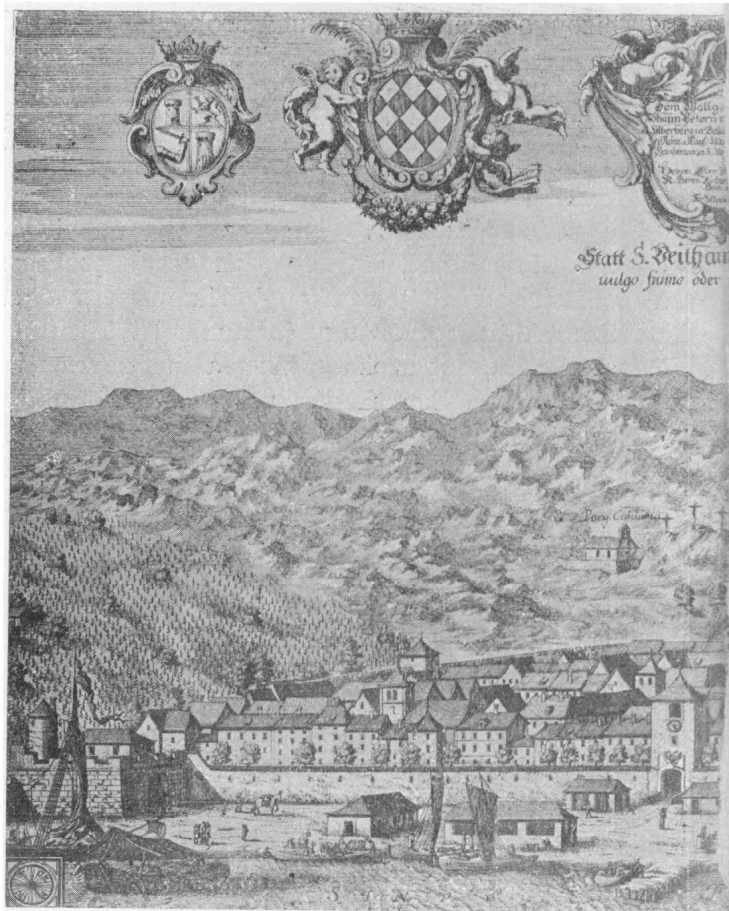
A tenger melléknek azok a részei azonban, melyek már a XIII. század óta Frangepán-féle birtokok voltak, u. m. Tersact, Buccari stb. Zenggel és némely adriai szigetekkel együtt később is magyar uralom alatt állottak. Tanuskodnak erről régi törvénykönyveink, melyekben nem egy gravament találunk, mely e tárgy s sérelmek orvoslását kéri. Így az 1596. évi VII. decretum 32-dik cikkében az ország rendei kérik Ő Felségét, hogy azt meg ne engedje, hogy gróf Zrinyi György urat dal-

máciai birtokaiban és azoknak kikötőiben a kereskedésben megháborítsák, sőt annak a lerakóhelyét kegyelmesen oltalmazza.

Zrinyi gróf ugyanis az iránt emelt panaszt, hogy lévén neki Dalmáciában, az adriai tenger partvidékén bizonyos várai, úgymint Grobnyk, Bakár és Hrelín, amelyeket ő, az atyja és elődei az összes vámokkal, kikötőkkel és egyéb tartozékokkal együtt szabadon használtak, őt nem oly régiben a fenséges Ferdinánd főhercegnek Fiumében alkalmazott tisztviselői és harmincadosai háborgatni kezdték azzal, hogy a velencei és más olasz kalmároknak az árúk odavitelét és azoknak kicserélését vagy eladását még a szokásos fizetések teljesítése mellett sem engedték meg s őket innen a Szent-Vitus folyó (a mai Fiumara) földére menni kényszerítették, sőt azokat, akiket a megnevezett grófnak a kikötőjében kereskedésen kaptak, különböző módon megkárosítják. Ezen erőszakosságok miatt a nevezett gróf, mint állítja, a fenséges Ferdinánd főherceget megkereste, de tőle semminemű orvoslást nem kapott, miért is a Karok és Rendek ő császári felségét és a fenséges főherceget kéri, hogy az említett gróf urat az ő kikötőiben való kereskedésnek régi gyakorlásában, valamint lerakó helyében is megtartani és a fenséges főhercegnek megírni méltóztassék, hogy ezt az erőszakosságot (amely az ország határainak, békekötéseinek és lerakó helyeinek is sérelmére van) az ő embereinek meg ne engedje és bízza meg a bán urakat, hogy ezt a gróf urat az ő törvényes jogaiban megvédelmezzék.

A tenger melléki részeknek régebben Dalmáciához, később közvetlen Magyarországhoz, illetve a magyar koronához való tartozását a XVII. századbeli törvényeink több ízben kifejezetten hangsúlyozzák, amire az a körülmény adott okot, hogy a magyar tenger melléket képezett ezen partvidékeket és kikötőket a császári uralom Horvátországhoz tartozóknak deklarálván, a magyar fenhatóság alól kivonni igyekezett. Utalhatunk e tekintetben az 1608. évi 12. t.-c.-re, mely Zeng városát világos szavakkal helyezi Dalmáciába, míg utóbbi törvényeink ú. m. az 1635:36; az 1647:50; az

1659:85. t.-c.-ekre, melyek a „partes maritimae“ elnevezés alatt különböztetik meg a tenger melléki részeket Horvátországtól. Hivatkozhatunk különösen az 1681: 71. gravamenre, mely a fiskus kezére került Frangepán-



1. ábra. Fiume

féle uradalmaknak, „a *tengermellékieknek* úgy mint a horvátoknak“, a magyar koronától való elszakítása ellen tiltakozik. Ugyancsak felemlíthetjük az 1741. évi I. decretum 56-dik cikkelyét, mely szerint a Zengg sz. kir. város követeinek a magyar országgyűlésre s a Dalmát-Horvát-Slavon országok gyűléseire küldésük akadályoz-

talása ügyében határozzák, hogy az említett város Magyarország hajdan dicsőült királyaitól neki engedett és itt megerősített összes jogaival, szabadságával és kiváltságaival mindenkor szabadon és minden akadály



1650-ben.

nélkül éljen és azokban Magyarország többi szab. kir. városainak módjára megtartassék.

Ezek a szórványos jelenségek azonban csak szerény maradványait jelzik annak a dicső uralomnak, mely Tersactól Durazzóig birtokolta egykor a magyarrá lett dalmát tenger melléket.

II. FEJEZET.

Fiumének Magyarországhoz való csatolása. — A magyar tenger-
mellék. — A tengerészet fejlesztése. — Utak a tengerhez. —
Fiume Magyarországhoz csatolásának törvénybe iktatása. —
Fiume a franciák birtokában. — Fiume osztrák, majd magyar
uralom alatt.

Közel 350 esztendőnek kellett elmulnia, míg a magyar uralom ismét erősebben megvethette lábát az Adrián.

Mária Terézia királynőnk nagyszellemű fiát *Józsefet* ugyanis a birodalomban tett utazásai és tapasztalatai s az ország gazdasági fejlődésének előmozdítására irányuló gondoskodása reá vezette arra a gondolatra, hogy a magyar termékeknek minden idegen befolyástól független útát kell nyitni a tengerhez, amivel közvetlen a magyar gazdasági és ipari termelés számára lehet új piacokat szerezni s közvetve a királyi jövedelmeket is szaporítani. Az ő javaslatai indították a nagy királynőt arra a reánk nézve oly messzeható jelentőségű elhatározásra, melylyel Fiumét 1776-ban Magyarországhoz csatolta, kimondván, hogy Trieszt és Fiume közt kereskedési kedvezmények tekintetében semmiféle különbség ne legyen. Fiume ezzel teljesen önálló kereskedelmi kikötő-várossá lett s amidőn a város első kormányzójául kinevezett *Majláth* József kir. biztos 1776 október 21-én báró Riccitől, a trieszti intendenza képviselőjétől Magyarország nevében a várost átvette, ennek lakosai nagy elragadtatással üdvözölték a királynő kiküldöttjét, aki nekik a magyar polgárság jogával a szabadságot is hozta.

Majláth Fiume közjogi helyzetének megállapításánál — tekintettel a horvátok részéről ez irányban támadható érzékenységre, mint nagy történetírónk Szalay László mondja — a kiméletnek, de egyszersmind az

összeforrasztásnak elvét Horvátország irányában is akarván alkalmazni, a kerület szervezésekor nem vonakodott Fiumét Horvátországgal is némi kapcsolatba hozni s a végből, hogy a Fiume és Károlyváros közötti főúton a magyar kereskedés rövidségére más közigazgatási testületek ne tehessenek akadályokat, ezen útnak mind Zágráb megyéhez, mind a károlyvárosi határőrvidéki parancsnoksághoz tartozott részeiből s az ezeket környező területekből külön vármegye alakítását javasolta Szörény megye elnevezéssel, melynek főispánja mindig a fiumei kormányzó legyen. *Mária Terézia* helyben hagyván *Majláthnak* mind erre, mind a fiumei kormányzó hatáskörére s a tengeremellék igazgatására vonatkozó javaslatait, őt fiumei kormányzóvá s Szörény megye főispánjává kinevezte s ebbeli legfelsőbb elhatározását a horvát kir. helytartó tanácschal tudató 1776 okt. 2-án kelt leiratában Buccari, Buccariza és Portoré kikötővárosok a katonai határőrvidékhez tartozóknak jelentetnek ki s a károlyvárosi katonai parancsnokság alá helyeztetnek. Azonban *Majláth* előterjesztésére az 1777 szeptember 5-én kelt udvari rendelettel Novival együtt kivétettek a katonai hatóság alól s mind ezek, mind a Karolina-utat környező egész terület az úgynevezett Districtus Commercialis a fiumei kormányzó s a m. kir. udvari kamara hatásköre alá helyeztettek. Ez a kerület kapcsolatban az úgynevezett Districtus Comitatussissal, mely a tengeri, a kulpai és a brodi járásból állott, alkotta az ujonnan alkotott Szörény vármegyét, melynek székhelyévé az 1777 szeptember 5-én kelt leirattal sz. kir. várossá emelt Károlyvárost tették.

A magyar tengeri kereskedelem érdekében ekként szervezett fiumei kerület és Szörény vármegye együttesen, majd később csupán a fiumei, a buccarii (úgynevezett Districtus Commercialis) és a vinodoli (u. n. Districtus Cameralis) kerületek, Fiume, az 1778 március 5-én szabad tengerparti várossá nyilvánított Buccari, Portoré és Novi kikötőkkel képezték az úgynevezett magyar tengeremelléket (Littorale Hungaricum) míg Zengg és Carlopago a horvát katonai határőrvidékhez voltak csatolva.

A királynőnek ezzel az intézkedésével sem a horvátok, sem a fiumeiek nem voltak megelégedve.

A horvát tartománygyűlés ismételten tiltakozott az új szervezés ellen s ezenfelül Szörénymegye a fiumei kerület jogkörébe akarván avatkozni, Fiume városa hivatkozva régi önállására s utalva arra, hogy egyedül csak a magyar nemzet keltheti új életre kereskedelmi jólétét, kérte, hogy mint külön autonom terület Horvátországtól teljesen elkülönítve csatoltassék Magyarországhoz és sok százados önkormányzata állíttassék vissza.

„Haec fidelissima urbs — mondja a város erre vonatkozó felirata — a saeculis nulli provinciae subdita . . . ita quoque in futurum eadem ratione, qua omnes aliae inclito regno Hungariae coronae adnexa habeatur, et pro separata provincia consideretur.“

Mária Terézia királynő azon eredeti intenciójától vezettetve, hogy Fiumét közvetlenül Magyarország tengeri kereskedelmének gócpontjává tegye s kegyesen méltatva Fiume városának kifejezett óhaját: 1779 április 23-án kelt oklevelével Fiumét a Szörénymegyéhez s általában Horvátországhoz való, különben is csak megkísérelt, de tényleg nem foganatosított viszonyból kivonta s ezen bizonytalan helyzetéből kiemelvén, világos szavakkal elismeri a magyar koronának ősi jogát Fiuméra és szabatosan kimondja, hogy Fiume város és kerülete nem a horvát földhöz, hanem mint a magyar szent koronához csatolt külön test (separatum sacrae regni Hungariae coronae adnexum corpus) Magyarországhoz tartozik.

„Mi Mária Terézia — így szól az oklevél — Magyarország és a hozzávaló országok és tartományok közjavára irányzott számtalan intézkedéseink között . . . azáltal is akarván a magyar kereskedésről gondoskodni, hogy a tengeri kikötőket és azon tengermelléket, mely rövid ideig ausztriainak neveztetett, de ősi joggal amoda tartozott, az országhoz legújabbán visszakapcsoltuk, s hogy különös jóakaratunk és kegyességünk tanuságául Fiume városát és kikötőjét abba be is kebelezük . . . egyszersmind Fiumét más városok közül kiválasztván . . . szabad kereskedelmi helylyé és várossá

alkotni s mindazon kiváltságokkal, mentességekkel, szabadságokkal és előjogokkal, melyek kereskedelmi helynek és községnek szükségesek, feldíszíteni akarjuk... mely kegyelmes szándékunk annál biztosabb fogantatására azonfelül beleegyezőnk, hogy Fiume kereskedelmi városa, kerületével együtt ezentúl is, mint Magyarország szent koronájához kapcsolt külön test tekintessék és mindenekben kezeltessék."

Hogy *Mária Terézia* királynőnek a magyar kiviteli kereskedelem szempontjából már az akkori viszonyok közt is oly nagy horderejű ezen intézkedését kellőleg méltathassuk, rövid vonásokban utalni kívánunk azon nagyszabású, céltudatos intézkedésekre, melyekkel *Mária Terézia* atyja VI. *Károly* császár (mint magyar király e néven a III-dik) a tengeri kereskedelmet megalapítani igyekezett.

Károly a tengeri hajózás nagy jelentőségét a Spanyolországban általa vezetett háború alatt ismerte fel. Hosszabb ideig és több ízben tartózkodván Barcelonában, az ott látottak meggyőzték őt a tengeri kereskedelem nagy hasznáról s megértették benne az eszmét, hogy a tengeri hajózást a német örökös tartományokban is megfelelő alapvető intézkedésekkel szervezni és fejleszteni fogja. Már 1716-ban felszólította a tengerparti hatóságokat és érdekelteket, hogy a tengeri hajózás érdekében kiadandó szabályokra javaslatokat tegyenek. 1717 június 2-án kibocsátotta azon nagyjelentőségű pátensét, melylyel biztosította az Adrián a hajózás szabadságát, minek rendelkezéseit Velence is ellenmondás nélkül tűrte. De *Károly* ezzel nem elégedett meg, hanem igyekezett a tengeri kereskedelemnek és hajózásnak széleskörű intézkedésekkel lendületet adni. Rendezte a kereskedelmi törvénykezést, előmozdította külföldi ügyes kereskedők betelepülését, megépíttette a Károlyvárostól Fiuméig és Buccariig vezető Karolina-utat stb. Az 1718 július 27-én III. Achmed török szultánnal kötött passarowici békeokmányban Törökországgal külön kereskedelmi szerződést kötött, melyben a hajózás szabadsága is biztosított. Ennek kapcsán 1719 március 15-én kibocsátott pátensében biztosította a

tengeri kereskedelem szabadságát, intézkedett a kikötőkhöz vezető szárazföldi közlekedés biztonságairól, a kereskedelmi- és váltóbiráskodásról. Az 1719 március 18-án kiadott pápens szabad kikötővé tette Triesztet és Fiumét s ezzel nagy lendületet adott e két kikötőváros kereskedelmi forgalmának. — Ugyanebben az évben létesítette az Orientalische Compagnie nevezetű kereskedelmi társaságot a Kelettel való tengeri kereskedelem előmozdítására, egy millió tallér alaptőkével; a főreszvényes maga a császár volt és a bécsi Lotteria; a társaságnak Bécsben volt a székhelye s Triesztben a főügynöksége.

A társaság alapításával, illetőleg működésével Károly ellensúlyozni kívánta Velence évszázados befolyását s az Adria kereskedelmi súlypontját az osztrák kikötőkbe terelni.

A társaság Triesztben hajógyárat is állított fel, de azt csakhamar az állam vette át haditengerészeti célokra s a kereskedelmi hajókat Fiumében és Buccariban építették.

A társaság a kereskedelem minden ágára kiterjeszkedett s eleinte hajóit mind a Levantéba, mind nyugatra járatta, többször Portugálba. A kezdetben mutatkozott lendület azonban nem sokáig tartott. Hiányzott hozzá a kellően előkészített talaj, sok volt az ellenese is, úgy hogy röviddel Károly halála után feloszlott, néhány trieszti kereskedőre hagyván örökét.

Nagyobb állandósága volt a Károly által 1731-ben felállított Oberste Commerz-Intendenzának.

Amíg Trieszt tengeri kereskedelmének fejlesztésére ily nagyszabású intézkedéseket tettek, Fiumében mindössze annyi történt, hogy 1724-ben elrendelték egy vesztegzár létesítését s ennek kapcsán 1730-ban megépítették a vesztegzár előtti Mandracchionak nevezett kis kikötőt, 1725 november 19-én pedig utasítást adtak a fiumei szabadkikötő berendezésére és kezelésére.

A tengeri hajózásra vonatkozó intézkedések mellett nem került el *Károly* figyelmét a tengerpart és az ország belseje közt való közlekedés javítása sem, mely a tengeri kereskedelem fejlődésének elengedhetetlen

föltétele volt. Az ő uralkodása alatt épült a róla elnevezett Karolina-út, mely Károlyvárostól Fiuméba és Buccariba vezet s Portoréval is össze van kötve a Plasseig vezető, s Susani kereskedő építette Susani-úttal.

A tengeri kikötők és a hajóépítés fejlesztése s egy hadi flotta létesítése szintén erősen foglalkoztatta *Károly* császárt és királyt. S amidőn e végből személyesen bejárta a tenger melléket s 1729-ben Portoréba is ellátogatott, meggyőződve az ottani kikötő igen alkalmas fekvéséről, intézkedett annak megfelelő partfalakkal való ellátásáról s ugyanott a császári haditengerészet részére az akkori viszonyokhoz mértten, nagyszabású arzenált létesített, a ma is meglévő, kitűnően épített hajósiklókkal és hajóépítő műhelyekkel, sőt a hajók javítása céljaira szolgáló száraz dokk építését is megkezdték, ami azonban abban maradt.

Károlynak ugyanis az volt a terve, hogy hadi flottája itt szereltesék fel s itt teljelen s Portoré a németalföldi és az adriai kereskedelem gócpontjává legyen, sőt annyira megkedvelte ezt a helyet, hogy állandó nyaralóhelyéül szándékozott azt választani.

Károly halála után *Mária Terézia* gondosan ápolta tovább a tengerészetet s igen sokat tett annak fejlesztésére. 1745-ben egyesítette az összes kikötők igazgatását Triesztben az *Oberste Commerz Intendanz*-ba, melynek élén egy intendáns állott. Ez alá helyezték a fiumei és buccarii vice-intendásokat. Ez a szervezet 1776-ig állott fenn, amikor *Mária Terézia* Fiumét Magyarországhoz csatolván, ennek élére külön kormányzót állított.

A tengeri hajózás intézményes szervezése *Mária Terézia* alatt széles alapon folyt tovább. 1750-ben történt intézkedés hajó-okmányról (Flaggen Patent), melylyel a hajókat el kellett látni. Ekkor különböztették meg a hosszújratú hajókat, (melyek kapitányainak Flaggen-Patent-tel kell bírniuk) a parthajózású hajóktól, melyeknek erre nincs szükségük. Ekkor tűzték fel először az osztrák hajók a császári lobogót. 1753-ban szervezték a trieszti jezsuita kollegiumban a hajózási iskolát. 1758-ban kelt rendelettel állapították meg a hajó-okmány igazi

jogviszonyait. Ennek kiegészítéséül az 1759 szeptember 22-én kelt leirattal hozták be a pátenssel bíró hajók részére a kötelező személyzeti jegyzéket (Musterrolle) s ekkor állapították meg, hogy osztrák hajón a legénységnek osztrák alattvalókból kell állani. 1755-ben megjelent egy külön egészségügyi szabályzat s ennek kapcsán 1764 október 17-én kiadatott a tengeri egészségi hivatalok részére szolgáló utasítás, mely különbséget tesz a fő- és mellékkikötők közt. Főkikötők gyanánt Trieszt, Fiume, Buccari, Zengg és Carlopago van megállapítva, míg azok a kikötők, hol nincs egészségügyi hivatal, holt kikötőknek neveztetnek.

Korszakalkotó intézkedés volt tengerészetünkben a *Politicum Edictum*-nak nevezett tengerészeti rendtartásnak Mária Terézia által 1774 április 25-én történt kiadása, mely főbb intézkedéseiben ma is érvényben van. Ezt a rendeletet 1804-ben hivatalosan magyar nyelven is kiadták a következő címen: *Politicum Edictum, azaz közjóra czélozó rendelkezések az ausztriai kereskedő hajókázás iránt.*

A rendelet I. cikkelye megszabja a kikötők kapitányainak hatáskörét s ennek kapcsán a kikötői rendészetet. A II. cikkely részletesen körülírja a kereskedő hajók kapitányainak kötelelességeit; a III. cikkely szól a hajóírnokról, melyben tanácsoltatik, de nem parancsoltatik, hogy azon hajók, melyek 100 tonnánál többet bírnak, írnokat tartsanak, de ha a kapitány írni nem tudna, úgy írnokat köteles tartani. A IV. cikkely a kormányos és hajómester képesítéséről, jogairól és kötelelességeiről intézkedik, kimondván, hogy ezek hajóistiszteknek néveztetnek. Az V. cikk a pattantyúsról és kamaramesterről intézkedik, akik nem hajóistisztek s hajólegénységi szolgálatot is kötelesek teljesíteni. A pattantyús feladata az ágyúk, a kamaramesteré pedig az élelmezés kezelése, a betegek gondozása s a hajóinasok oktatása. A VI. cikkely a hajóslegényekről, inasokról és a hajósnéphez tartozó más egyégekről rendelkezik. Végül a VII. cikkely a hajóskapitánynak, tiszteknek, legényeknek, inasoknak és más a hajóhoz tartozóknak fizetéseit, jutalmait és egyéb hasznait szabályozza.

A *Politicum Edictum* teljes tengerész-rendtartás, mely az akkori viszonyokhoz mérten igen részletesen és szabatosan megállapítja az egész hajós személyzetnek szolgálati viszonyait s a hajózási szolgálatból folyó összes kötelességeit.

A nemzeti tengerészet s a tengerentúli kereskedelem nagyszabású céltudatos fejlesztésére irányuló intézkedéseknek ebben a stádiumában csatolta *Mária Terézia* királynőnk Fiumét Magyarországhoz.

Az 1779 április 23-án kelt oklevél kiadatásával Fiume teljesen kibontakozott a horvát viszonyokból, melyekbe az 1776. évi diploma különben is csak kísérletképpen állította be, s Magyarországnak közvetetlen kapcsolt részévé vált. Harmonikusan kiegészítette ezen nagy horderejű intézkedést II. Józsefnek 1786. március 20-án a kapcsolt részek akkori bánjához, gróf *Balassa* Ferenchez intézett azon rendelete, melylyel Szörény-megye felosztásával az úgynevezett kereskedelmi kerületet, Fiume, Buccari és Portoré kikötőket — *Mária Teréziának* fentebb már hivatkozott rendeletéhez híven — *magyar tenger mellék* néven a fiumei kormányzó alá helyezte, s Szörény megye másik részének, az ú. n. *Districtus Comitatus*nek 3 járásából két nagyobb; „*tengeri*” és „*kulpántúli*”-nak nevezett járásokat alkotván, ezeket Zágráb megyéhez csatolta s majdnem az egész Karolina-útra való felügyelést is erre bízta.

József a tengeri kereskedelemnek Zengg felé is utat nyitni óhajtván, megépíttette *Struppi* tábornok által a Károlyvárostól Zengig vezető József-utat, mely azonban erős emelkedései miatt nagyobb terhek szállítására nem igen volt alkalmas. Ebben az időben tehát már két külön műút vezetett a magyar tengeri kikötőkhöz, melyeket kiegészített a Goszpicson át Zára felé vezető dalmát posta-út, melyet Károlyvárossal a József-út és Fiumével a tengerpart mentén vezető út köt össze.

A tengeri kikötőknek az ország belsejével való ilyen szárazföldi összeköttetése azonban a tömegesebb forgalom közvetítésére nem volt megfelelő. Ez vezetett reá a vízi útnak lehetőleg a tengerparlig való kiterjesztése eszméjére. Már 1753-ban javasolta *Serbelloni*

tábornok a Duna és Száva folyók összeköttetését a Vukovár és Samac közt építendő hajózható csatornával, majd II. József uralkodása alatt *J. E. Maire* francia mérnök Károlyvárostól kiindulva a Kulpa és Dobra folyók felhasználásával a Karsztón át tervezett egy hajózó csatornát Fiuméig. Ezek a tervezetek azonban megvalósításra nem kerültek.

Fiume város mint *Magyarország rendszeréhez alkalmazott* statutumokkal s teljes autonómiával bíró magyar törvényhatóság már 11 éve volt Magyarországhoz csatolva, midőn 1790-ben Budán megnyílt az országgyűlés. A fiumeiek siettek kérni az országgyűlést bekebelezetésük foganatosítására és törvényes becikkelyeztetésére; a Karok és Rendek 1790 december 6-án Fiume bekebelezését a magyarországi kívánalmak közt *Lipót* királynak elő is terjesztették, de az ügy elintézése egyelőre elhalasztatott. Fiumében ezalatt nem történt egyéb, mint hogy a város keleti végén a tengerbe ömlő Fiumára folyót a hídtól lefelé 160 öl hosszúságban kő-partfalakkal látták el, hogy azt a kisebb vitorláhajók kikötésére alkalmassá tegyék; a tengerészek kiképzése végett az előbb a jezsuita kollegiumban volt igen hiányos tengerészeti iskola a jezsuita szerzetnek 1773-ban bekövetkezett megszűntével szintén feloszolván, *Mária Terézia* külön hajózási iskolát állíttatott fel.

II. József uralkodásának (1780—1790) utolsó éveiben a török háborúk hátrányosan befolyásolták a tengeri hajózást; ezzel szemben azonban a campoformioi béke (1797. X/17.) és annak következményei a tengeri hajózás jelentékeny kiterjesztését vonták maguk után. Ez alkalommal ugyanis nemcsak az *istriai part*, de *Velence* és az egész velencei *Dalmácia* Cattaróval együtt osztrák uralom alá került. A dalmát hajózás ekkor igen élénk volt, 1797-ben csupán a cattarói öbölnek 264 hosszújárátú vitorlás hajója volt.

A magyar tenger melléknek nevezett Fiume, Buccari és Portoré már ekkor szintén számottevő tényezők voltak az Adrián; hajóépítőtelepeiken évenként számos kisebb-nagyobb vitorlás épült, kereskedelmi összeköt-

tetésük pedig az akkori viszonyokhoz mérten máris elég széleskörű volt. Egyes hajótulajdonosok mint pl. *Kovachich* buccarii hajóskapitány — a ki az odaváló hajósiskolát alapította ügyes másodrangú hajósok kiképzésére — hajóikkal nemcsak a Levantébe közlekedtek, de fölkeresték mindkét Indiát s a Középtenger határain messze túl a nagy Óceánokon is jártak. Zenggből is igen sok magyar árút szállítottak Olaszországba és a Levantéba.

A magyar tenger melléki három kikötő együttes forgalma az 1789, 1790. években a következő volt;

1789-ben	kivitel	--- --	1.251,139	frt
	behozatal	--- --	2.623,648	"
	együtt	--- --	3.874,787	frt
1790-ben	kivitel	--- --	1.785,721	"
	behozatal	--- --	2.906,500	"
	együtt	--- --	4.692,221	frt

1791-ben 8 millió forint értékű gabonát vittek ki az olasz hadsereg részére.

A tengerrel való forgalmunknak mind a természeti nehézségek, mind a kiviteli kereskedelem szervezetlensége jelentékeny akadályai voltak. Az az érdeklődés azonban, mely Fiuménak Magyarországhoz való csatlóása folytán a tengeri hajózás iránt országszerte feltámadt, nemcsak a hivatalos köröket serkentette a kiviteli kereskedelem előmozdítására irányuló tevékenységre, de a társadalom is megmozdult ebben az irányban s megindult e téren is a mozgalom a tengerre irányuló kereskedelem föllendítésére.

Már 1790 előtt magyar hazafiak társaságot alapítottak a magyar kereskedelem fejlesztésére, mely társaságban a legelső magyar családok vettek részt. Ez a társaság (*Kiss József és Gábor* testvérekkel az élén), mely 1793. március 27-én 25 évi szabadalmat kapott a Ferenc-csatorna építésére, a tenger felé is szándékozott megfelelő vízi- és szárazföldi utat létesíteni. E célból Vukovár és Samác között hajózható csatorna építését, a Kulpa folyónak Károlyvárostól Bródig

leendő hajózhatóvá tételét s onnan Fiuméig jól járható országút építését tervezték.

A Dunát a Szávával összekötő vukovár-samáci csatorna terveit a társaság el is készítette s el is nevezte azt *Terézia-csatornának*. 1795-ben a m. kir. udvar kancellária előterjesztésére Ő Felsége ezen terv végrehajtását engedélyezte, de új lejtmerést rendeltek el. Az előmunkálatok azonban abban maradtak, először a szerémségi pestis, azután meg a francia háború miatt. Később 1802., 1808., 1816., 1817-ben erre nézve újból javaslatokat tettek, majd 1821-ben Ő Felsége parancsára újból tárgyalás alá vették azt, de ismét eredménytelenül. A Kulpa hajózhatóvá tételét s a Bródtó Fiuméig vezető út kiépítését eleinte *Kiss* testvérek később *Charpentier* őrnagy vezetése alatt tényleg nagy erővel megindították; az út Delnicéig részben el is készült, de miután több mint egy fél millió forintot elkölthettek s a Kulpa tervbe vett hajózhatóvá tétel miatt támadt aggályok folytán kiküldött bizottság véleményadásra felkért báró *Vukassovich* altábornagy (volt zenggi határőrvidéki építési igazgató) szakvéleményéből meggyőződött arról, hogy a Kulpa folyó Károlyváron felüli részének hajózhatóvá tétele ha nem is teljesen lehetetlen, legalább is aránytalanul nagy áldozatokat kíván, ezen terv végrehajtásával felhagytak s a társaság arra határozta magát, hogy Károlyvártól a magyar tengerpartig egyenesebb és rövidebb vonalban új, 26 láb széles s egy ölnyi hosszúságban legfeljebb négy hüvelyknyi emelkedéssel bíró oly út építtessen, melyen 4 lóval 40—50 mázsányi terhet lehessen szállítani. Az út építését Vukassovichra bízta, aki 1803-ban fogott a nagy munkához s 1809-ig — a midőn Wagramnál a csatában megsebezettvér hős halált halt — csaknem teljesen befejezte. A társaság az általa ekként Károlyvártól a magyar kikötőkig jelesül Fiuméig, Buccariig és Portoréig építendő útvonalra, mely később az akkori királynéról Lujza-útnak neveztetett s amely összesen 70,741 öl vagyis 17 1/2 mérföld hosszú, 1797 február 27-én királyi szabadalmat nyert, mely szerint nevezett utat minden mellékágaival

együtt 50 évig tulajdonjoggal bírhatja a kir. szabadalomlevélben körülírt feltételek alatt. Ezen szabadalomleveleken felül a Lujza-úti társaság 1810-ben az akkori francia, 1820 február 14-én az osztrák kormánytól újabb szabadalomlevelet kapott, mely szerint a kérdéses útat 1820. február 14-től számítandó 50 évig birandja mint tulajdonát.¹⁾

Az osztrákok a Lujza-út építése által a magyarországi forgalomnak Fiume felé irányításában veszélyeztetve látván Trieszt érdekeit, sürgették, hogy a Lujza-útból kiágazólag Laibachon át Triesztbe építsenek hasonló utat, de ez a nagy költségek miatt abban maradt.

A Lujza-út ugyan jelentékenyen megkönnyítette a Fiumével való közlekedést, a forgalom lebonyolítása mégis oly körülményes és költséges volt, hogy nagyobb lendületet nem igen vehetett. A Fiuméba rendelt árunak ugyanis a következő procedurán kellett keresztül mennie:

1. Szállítás a Dunán és a Száván Sziszekig;
2. Sziszeken átrakodás kisebb Kulpa-hajókba (másánként 15 kr.).
3. Sziszekről szállítás Károlyvárosba a Kulpán (kis víznél Szrediskó és Dogojnál külön vontatási költség).
4. Károlyvárosban kirakodás, raktárba szállítás, onnan kocsikra rakodás (városi illeték fizetése).
5. Károlyvárostól Fiuméba kocsin (fuvardíj és útvám, ami mérőnként 30—40 krt, sőt 1830—35-ben 1 frtot (60 krt) tett).

6. Fiumében raktárba rakás, onnan kis hajóra szállítás, azzal a nagy hajóba (mert a sekély víz miatt a nagy hajó nem állhatott a parthoz, sem a Fiumarába).

Amíg az országnak Fiumével leendő összeköttetése és kereskedelmi forgalma érdekében mind a közkormányzat, mind a társadalom, illetőleg a kereskedői körök részéről több irányú üdvös intézkedés indult meg: az országos Rendek sem szüntek meg sürgetni Fiume bekebelezésének törvény útján leendő szentesí-

¹⁾ A Lujza-utat 1877 november 26-án váltotta meg az állam 325,000 forintért (1879. XVII. t.-c.).

tését s az 1802. évi diétán legcélszerűbbnek találták a rendek Fiume ügyét a magyar kereskedés felsegítésére irányzott terjedelmes javaslatukkal juttatni a korona elébe, de a bekebelezés most is elmaradt. Sőt nem sikerült 1805-ben sem, de ekkor mégis megigérte I. Ferenc, hogy Mária Terézia adományozását respektálni fogja. 1807-ben az országos Rendeek, hivatkozással 1802. évi felterjesztésükre, megújították kívánalmukat, hogy az 1779. évi diploma, mely Fiume városát és kikötőjét Magyarországhoz kapcsolja, becikkelyeztessék.

A Rendeek kívánsága végre oly sok évi huza-vona után teljesült s az 1807. évi IV. törvénycikkely kimondotta: *Hogy az ország Karainak és Rendeinek lángoló vágya további halasztást ne szenvedjen, Ő Szent Felségének jóváhagyásával Fiume város és kikötője, melyet Mária Terézia felséges császárné és királynő külön oklevelével már az országba bekebelezett, a jelen törvénycikkely által az országhoz tartozónak nyilvánítatik. Egyszersmind pedig a fiumei kormányzónak az országgyűlés főrendi tábláján, Fiume város követeinek a Karok és Rendeek tábláján megillető ülés- és szavazatjog adatik.*

Ugyanez évi 27. t.-c.-el Buccari város követeinek is megadatott az országgyűlésen az ülés- és szavazatjog.

Amíg Fiuménak Magyarországhoz történt kapcsolására vonatkozó törvényhozási tárgyalások folyamatban voltak, a város ismételten ki volt téve a franciák támadásának, akik 1797-ben, majd 1807-ben — éppen amikor a bekebelezés törvényileg szentesített — megszállták a várost s nemsokára reá a pozsonyi békekötés folytán 1809-ben Fiume s az egész magyar tengermellék, valamint Zengg és Carlopago is francia uralom alá jutván, az illyr királyságba kebelezetett s a laibachi kormányzóság alá került és így is maradt egész 1813-ig. Napoleon azonnal felismerte Fiume kedvező fekvését és kereskedelmi jelentőségét s az volt a terve, hogy ha az általa alapított illyr királyság tartósan megszilárdul, nem Triesztet, hanem Fiumét fogja nagy kereskedelmi emporiummá fejleszteni. A fran-

cia uralom nagyon megbénította Fiume forgalmát, mert hátvidékének, t. i. Magyarországnak már nem képezhette oly kiviteli piacát, mint előbb s bár a napoleoni kormány mind a tengeri hajózás, mind a kereskedelem intézményes szervezését a francia Code de Commerce alapján azonnal megindította, a háború okozta veszteségek és bizonytalan helyzet, valamint az ország belsejétől való elszakadás teljesen megbénították a fiumei kereskedelmet és hajózást. De sőt a négy éves francia uralom csak újabb borzalmakat hozott a városra. 1813-ban ugyanis az osztrák hadsereggel egyesült angolok szállták meg a franciák birtokában levő várost, a kikötőben levő hajókat felégették s *Nugent* osztrák tábornok 1813. aug. 26-án a franciáktól visszafoglalta Fiumét. Ezzel azonban Fiume sorsa csak újabb bizonytalanságba jutott, mert nem respektálva Magyarországhoz törvényileg történt csatolását, 1815-ben, amidőn az adriai tartományok s az egész velencei tengeremellék visszakerült az osztrák uralom alá, Fiumét is az osztrák birodalomhoz kapcsolták.

A tengerészeti igazgatást az egész birodalomban egységesen újra szervezték s a tengerészeti ügyeket legfelsőbb fokban az udvari kamarához osztották be, míg az egyes tengeremelléki tartományokban az a tartományi kormányzóság alá került. A kormányzósági székhelyek Trieszt, Velence, Fiume és Zára voltak, míg a horvát katonai határőrvidéki tengerpartot a zág-rábi General-Commando igazgatása alá helyezték. A francia okkupáció előtti törvényeket és rendeleteket újból életbe léptették, de az 1808. évi francia Code de Commerce kisegítő érvényét megtartotta.

A központi tengeri egészségügyi hatóságot Triesztben állították fel s ez alá rendeltettek a velencei, fiumei és zárai egészségi hivatalok. Mindjárt a visszacsatolás első évében az 1814 okt. 24-én kelt rendelettel életbe léptették a hajóaljstromot s a tartományi kormányzóságok lajstromozási igazgatóságánál, tehát Fiumében is, megnyitották a hajólevéllel (Flaggen-Patent) bíró hajók lajstromát.

Fiuménak az osztrák birodalomba való ezen törvény-

telen bekebelezése azonban Magyarországon jogos felháborodást keltvén, Ferenc császár 1822 június 1-én Fiumét visszahelyezte régi jogaiba, mely visszakebelezést sok huza-vona után az 1827. évi 13. törvény-cikkelylyel szentesítették.

Miután az országnak — így szól az idézett t.-c. — Száván túli, úgyszintén tengerparti, másként magyar tengermelléknek (Littoralis Hungarici) nevezett részeit, melyek az 1809-ben végződött háború által elszakasztattak, majdan szerencsés visszaszerezetésük után Ő Szent Felsége az ország szent koronájához visszacsatolta és azon állapotba, melyben az 1809. évi elszakadás előtt valának, visszahelyezte: a Karok és Rendek ezen visszacsatolást a késő utókor emlékezetére törvénybe iktatni határozták.

A törvény ezen rendelkezése következtében tehát nemcsak Fiumét, hanem az egész ú. n. magyar *tengermelléket*, mely a fiumei, buccarii és vinodali kerületekből állt s Fiume, Buccari, Portoré és Novi kikötőket foglalta magában, visszacsatolták Magyarországhoz.



III. FEJEZET.

A fiumei kikötő kiépítésére irányuló intézkedések. — A magyar tengermellék hajózása és forgalma. — A tengerhez vivő utak szaporítása. — A fiumei vasút ügye. — Széchenyi és Kossuth Fiumében. — Magyar tengerhajózó társaság. — István nádor Fiumében. — 1848.

Amint Fiume 1822 végén újból magyar uralom alá került, a gróf *Majláth* György rövid idei kormányzása után 1823-ban kormányzóvá lett *Ürményi* József nagy erélyvel felkarolta a kikötőváros ügyeit s addig is, míg a hajózási érdekeltek által kívánt, kellően védett, elegendő mélységű s megfelelő rakodópartokkal és molóval ellátandó kikötő létesítése iránt a kezdeményező lépések illetékes helyen megtehetőek letek volna, a Fiumarának eliszapolódott torkolati szakaszát 1825-ben 55 öl hosszúságban átvágták s a még 1782 előtt épített rakodópart folytatásában a jobbparton 84 öl hosszú cölöpfalat, a balparton kőszekrényalakú gátat építettek 1825-ben 55 öl, 1826/7-ben további 40 öl hosszúságban, a jobbparton a csatorna kitorkolását 24 öl hosszúságban faragott kőfallal látták el, majd a későbbi években a baloldalon 100 öl hosszú hullámgátat építettek, hogy egyrészt a Fiumára kikötőt s annak különösen a bejáratát a hajók részére biztonságosabbá tegyék, másrészt a hullámoknak a csatornába való behatolását s ezzel a hordalék visszatorlódását megakadályozzák. Ezen építkezések által a Fiuma-kikötő a 6.lábnál nem mélyebb merülésű hajók részére kellő rakodóhelyet nyújtott; a mélyebben merülő hajók ellenben a Fiumára és Fiume előtti nyílt réven voltak kénytelenek horgonyozni illetőleg magukat bójához

kötni s az árúk ki- és berakodását kisebb hajók, ú. n. Baranza-k segélyével végezni, melyeket a nagyobb hajók többnyire magukkal vittek a fedélzeten. Ugyanez időben megtették a kezdő intézkedéseket a Martin-schizzai öbölben — melyet szükségbeli vesztetgzárnak már évekkel előbb használtak — rendszeres állandó vesztetgzári kikötő létesítésére.

József nádor — kinek Magyarország gazdasági és kulturális fejlődésére irányult nemes törekvéseit hálás emlékezzettel őrzi a nemzet kegyelete — a magyar tengermellékre s különösen a fiumei kikötőre is kiterjeszté érdeklődését, minek következtében az akkori országos építési főigazgatót *Rauchmüller von Ehrensteint* 1829-ben megbízta a tengeri kereskedelem céljaira szolgáló vízi és szárazföldi utak és tengeri kikötők, azok műszaki berendezésének és közgazdasági helyzetének beható helyszíni tanulmányozásával.

Az orsz. építési főigazgató a nádornak ajánlott igen részletes és alapos jelentésében érdekes és ma is sok tekintetben jelentőségteljes képét adja a magyar tengermellék és különösen Fiume helyzetének, tengerészetünk és tengeri árúforgalmunk akkori állapotának.

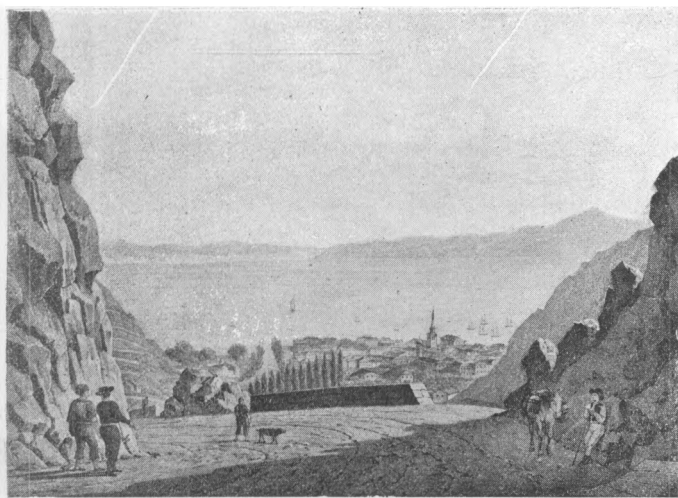
Mindenekelőtt egész határozottsággal megállapíthatjuk ebből a jelentésből s a hozzá csatolt hiteles térképekből, hogy

1. *A magyar tengermellék* magában foglalta akkor a fiumei, buccarii és vinodali kerületeket s az ezen kerületekben fekvő Fiume, Buccari, Portoré és Novi kikötőket;

2. *Fiume* város területe kiterjedt a Fiumarán illetőleg annak forrásán túl a Porta Hungaricáig s innen a Lujza-út baloldalán haladva, majd abból a hegy oldalán elágazva csaknem azon egész területre, melyen ma, az idők folyamán külön községgé fejlődött Susak fekszik.

A fiumei kikötő akkor két részből állt (2. ábra), ú. m. az I. osztályú hajók részére a Fiumára előtti védetlen nyílt révből s a kisebb, különösen 3-ad osztályú hajók részére szolgáló Fiumára-csatornából. Tulajdonképpen kikötő tehát akkor még nem volt Fiumében s e tekintetben Buccari és Portoré sokkal előnyösebb helyzetben

volt, mert azoknak védett kikötőjük volt megfelelően kiépített rakodópartokkal. Ezzel szemben Fiumében a III. Károly által 1730-ban épített Mandracchio nevű kis kikötőn kívül, mely az idők folyamán pusztulásnak indult s amelyet csekély vízmélysége miatt csak kisebb hajók kerestek fel szükségből leginkább Siroccoban, csupán egyes kisebb köz- és magánjellegű molók, illetőleg a tengerbe benyúló töltések voltak, melyek mellett kisebb hajók kiköthettek. Ilyen volt a Fiumárától nyugat felé (ott ahol a mai ú. n. keleti rakpart van)

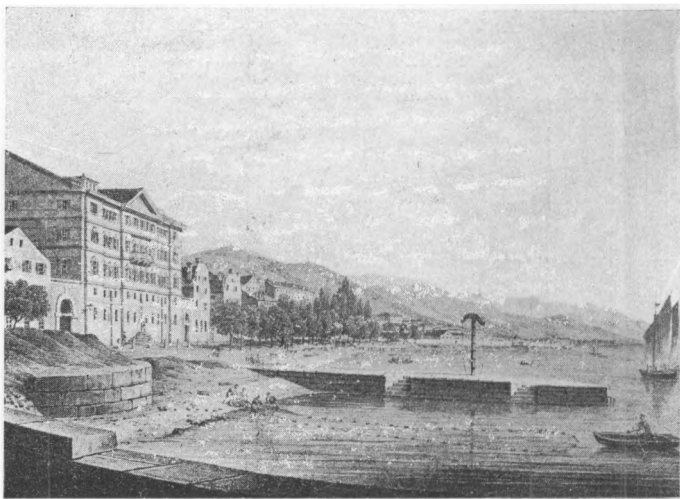


3. ábra. Kilátás a tengerre a Lujza út végén levő Porta Ungarica-tól. (1830. évi metszet.)

a városi alapból 1818-ban molo alakban épült kőszekrény (halászgát), melyet 1826-ban a só-alap költségén meghosszabbítottak, továbbá a kormányzói palota előtti kis molo, egy hosszabb cölöpgát, majd a cukorfinomító (jelenleg dohánygyár) előtti faragott kő-molo, (a cukorfinomítónak a mostani pályaudvari terület végén is volt egy kőből épült molója), végül a Mandracchion túl az Adamich-család tulajdonát képező molószerű kőhányás (2. és 4. ábra).

Rauchmüllert a kormányzó igen behatóan és részletesen tájékoztatta a fiumei hajózási s ezzel kapcsola-

tos viszonyokról s miután több szakértő közreműködésével alaposan megvizsgálta a fiumei part mentén a tengert, a kikötőhelyeket, a széljárás és hullámozás befolyását a hajók kikötésére, meggyőződött arról, hogy a Fiumára torkolatát a Scirocco által feltorlaszolt víz hordaléka — bármint is védekezzenek ellene — mindig el fogja iszapolni s ezért kár a csatorna torkolati gátjának meghosszabbítására tovább költekezni, különben is a Fiumét felkereső nagyobb hajók részére kell kikötőről gondoskodni, minélfogva azt javasolta,



4. ábra. Fiumei partrészlet a cukorgyár előtti mólóval. (1830. évi metszet után.)

hogy Fiume részére, illetőleg az oly nagyfontosságú magyar tengeri kereskedelem céljaira egy megfelelően épített kikötőt kell létesíteni még pedig a Fiumárával párhuzamosan attól nyugatra már meglevő molo (ú. n. halászgát) felhasználásával, enyhe ívben nyugatra hajló gát építésével, amely csaknem minden szél ellen megvédené az általa bekerített kikötőmedencét.

Ez a javaslat szolgált alapjául jó másfél évtized mulatával a fiumei kikötő első kiépítésének.

A tenger felé irányuló kiviteli forgalmunk ebben az időben, t. i. a mult század első három tizedében, sőt

még jóval azon túl is; a közlekedési nehézségek által korlátozva, hosszú időn át pedig a politikai viszonyok által is megbénítva, nem fejlődhetett oly mértékben, amint azt az ország kiviteli érdekei megkívánták volna. Legfőbb kiviteli cikkünk volt ebben az időben a gabonanemű, melyből Sziszekre szállítottak évenként, még pedig legnagyobbrészt a Bánátból, a Bácskából, a Tisza és Duna mellékéről, Szerém és Verőcze megyéből mintegy 600—700 ezer mérő búzát, 300—400 ezer mérő kétszerest, 400—500 ezer mérő tengerit, 100 ezer mérő kölest és árpát, 150 ezer mérő zabot, aminek egy részét Laibachon és Trieszten át, másik részét Károlyvároson és Fiumén át részben a lombard-velencei királyságba, Dalmáciába és az ahhoz tartozó szigetekre, Triesztbe, Krainába és Istriába, részben pedig Livornóba, Genuába, Marseillesbe, Barcelonába, Malagába, Algirba, Cadixba szállították.

Jelentékeny kiviteli cikket képezett a dohány is, még pedig Debrecen és Szeged vidékéről, Tolna megyéből s az alább fekvő dunai vidékekről s egész 1809-ig a dohánykivitel — Sziszeken, Fiumén és Trieszten át — igen tetemes volt, különösen Olaszországba, s kitett évenként 400 ezer mázsát is; de az 1809-ben mázsánként 12 frt 30 kr.-ra emelt vám miatt a tizedrészére szállt le, s míg előbb Nápoly vidékét és Dél-Franciaországot magyar dohánynyal látták el, a nagy vám s a kedvezőtlen termelési viszonyok lassanként kiszorították a magyar dohányt s annak helyét a spanyol és amerikai dohány foglalta el; emellett Nápoly vidékén nagyban terjesztették a dohánytermelést, úgy hogy habár 1818-ban ismét leszállították a vámot a régi 2 frt 30 kr.-ra s habár a magyar dohányra a külföldihez való keverés végett is szükség volt, a kivitel régi magaslatára még sem emelkedhetett.

A búza és egyéb gabonaneműek kivitelének is mind erősebb versenyt támasztott Odessza, úgy hogy a 30-as években az Odesszából jött búza Triesztben mérőnként 40 kr. ral volt olcsóbb a bánáti búzánál.

A búzán és dohányon kívül leginkább 1825 óta fontosabb kiviteli cikkek voltak: a bácskai *kender*, amit

főképpen Angliábaszállítottak, a szerémi és horvát-szlavonországi *hamuzsír* és *faszén*, a Duna és Tisza vidékéről származó *gyapjú*, a szerb és bosnyák *viasz*, a bánáti és szlavoniai *disznózsír*, kevés magyar bor, továbbá a rongy, amiből 15—20 ezer mázsát vittek ki, még Amerikába is. Legelől kellett volna említenünk a Horvát-Szlavonországo kból, a katonai határőrvidékről és Boszniából származó nagy mennyiségű tölgyfa, hajófa és donga kivitelét, melyek kiviteli forgalmunknak már akkor is legfőbb tényezői voltak.

A behozatali forgalom ez időben alig volt számba vehető s leginkább a helyi és közvetlen környékbeli fogyasztásra szolgáló só, bor és ecet, gyarmatárúk, olaj és zsiradékok s hüvelyes veteményekből állott. A behozatal jelentéktelenségének jellemzésére csupán föl- említeni kívánjuk, hogy pl. az 1828 okt. 1-étől 1829 szept. 30-ig terjedő évben a 600 ezer mázsát meghaladó ki- vitellel szemben a behozatal mindössze 20 ezer mázsa volt.

A forgalmat a különféle kisebb-nagyobb vitorlás- hajók bonyolították le, melyek legnagyobb része a a magyar tengermelléken épült s elnevezésük nagy- ságukhoz, alakjukhoz, felszerelésükhöz, rendeltetésük- hoz stb. képest igen különböző volt, amint azt tájé- kozásul az alábbi táblázatban összeállítottuk.

A 30-as évekkel beköszöntött reform-korszak a ten- geri kereskedelemre is kezdé figyelmét és érdeklődését kiterjeszteni.

Ettől az időtől kezdve mind a kormányhatóság, mind a közvélemény élénken foglalkozott a fiumei kikötő építésének ügyével, sőt az 1836. évi XXV. t.-c. a vasúti főirányokat is megjelölte, melyek a Magyar- ország érdekeinek megfelelően kiépítendő kikötőt az ország szívével és egyéb részeivel összekössék. Az ezt követő 40-es években úgyszólván országsszerte meg- indult a mozgalom az ország belsejének a magyar tengermellékkel leendő összekötésére. A magyar ten- gerészet lassanként kezdett — hogy úgy mondjuk — divatba jönni. Voltak hazafiak, kik ez irányban a köz- vélemény érdeklődését nemcsak fölkeltették, de állan- dóan ébren tartották, sőt fokozták is. A magyar ten-

**Kimutatás az összes magyar kereskedelmi vitorlás hajók
elnevezéséről, terhelhetőségéről tonnákban, merüléséről
és rendes járatásáról az 1830. évről.**

Sorszám	A hajó elnevezése		Terhelhetőségét tonna		Merülése	
					üresen	terhelve
			tól	ig	láb	
1	Nave (Fregat)	3 árbocos	350	500	9	17
2	Palacca "	3 "	300	400	8	15
3	Brigantino	2 "	150	400	7	14
4	Bombarda	1 "	60	120	4	6
5	Skuner Brigg	2 "	60	150	4	6
6	Goletta	2 "	50	120	4	6
7	Trabacolo	2 "	60	150	4	7
8	Pielego	2 "	20	100	3	6
9	Tartanone	1 "	50	100	4	7
10	Tartana	2 "	20	50	2	4
11	Paranza	1 "	15	40	2	4
12	Poeta	2 "	10	20	1	3
13	Batello	2 "	5	15	1	3
14	Baragozzó	3 "	5	20	1	2
15	Barchino	1 "	3	15	1	2
16	Barazzera	1 "	5	20	1	3
17	Gaeta	1 "	2	5	1	2
18	Toppo	1 "	3	8	1	2
19	Barcaccia		2	6	1	2
20	Guzzo	Rendszerint árbc nélkül	2	4	3/4	1 1/2
21	Lancia		Legcseké- lyebb tonna- tartalom vagy 2 ton- nán alul		3/4	1
22	Caichio				1/2	1
23	Passara				1/2	3/4
24	Zoppolo				1/4	1/2

Az 1., 2., 3. sz. alattiak I. osztályuak, a réven horgonyoznak. — Az 1—6. sz. alattiak Odessa, Konstantinápoly, átmenőben Alexandria, Smirna, Archipelagus, Messina, Marseille, Livorno, Genua kikötőkbe közlekednek. — A 4—11. sz. alattiak II. osztályuak. — A 7—16. sz. alattiak Corfu, Zante, Albania, Manfredonia, Bari, Ancona, Pesaro, Pontelago-sciuro, Velence, Triest, Zara, Spalato, Ragusa kikötőkbe közlekednek. — A 12—18. sz. alattiak III. osztályuak. — A 19—24. sz. alattiak IV. osztályuak. — A 17—24. sz. alattiak csupán a tengerpart mentén egyik kikötőtől a másikig járnak rendszerint vitorla nélkül.

germellék fogalmát, létezését és törvényességét élő törvények szentesítették. Az 1840. XV. t.-c. (a váltótörvény) kimondja, hogy a magyar tengermellék a fiumei váltó-, kereskedési és tengeri törvényszék alá tartozik, mely a magyar tengermelléki kormányzóhoz viszi fel ügyeit stb. Az 1840. XX. t.-c. (a csódtörvény) 1. §-a megállapítja, hogy a magyar tengermellékre nézve az ottani váltó és kereskedési törvényszék illetősége jelen állapotában marad; az 1840. XV. t.-c. módosításáról szóló 1844. VI. t.-c. Zeng és Carlopago városokat és kikötőket, az ottocsácsi végezedbeli egész tengermelléket s Jablanácot és Gyurgyevácot a tengermelléki helységekkel szintén a fiumei váltó- és kereskedési törvényszék alá rendeli, végül megállapítja, hogy a magyar tengermelléki kormány, mint váltó feltörvényszék egy elnökből, 4 törvénytudó bíróból s két kereskedői ülnökből álland.

A tengerhez vezető utak szaporítása, az oda irányuló folyók hajózhatóvá tétele, új vízi utak, majd vasutak létesítése élénken foglalkoztatja mind a közhatóságokat, mind a közvéleményt.

A Kulpa folyót József nádor gondoskodása következtében újból felmérték s tervek készültek annak hajózhatóvá tételére. 1840-ben több eszéki kereskedő javaslatot tett részvénytársasági úton az eszék-bródi hajózható csatorna létesítésére, mire ezen terv s a vukovár-samáci csatorna tervének hívei közt igen élénk harc indult meg, mindegyik fél vitatván a saját tervének nagyobb közforgalmi előnyeit, de — sajnos — ezen tervek egyike sem valósult meg.

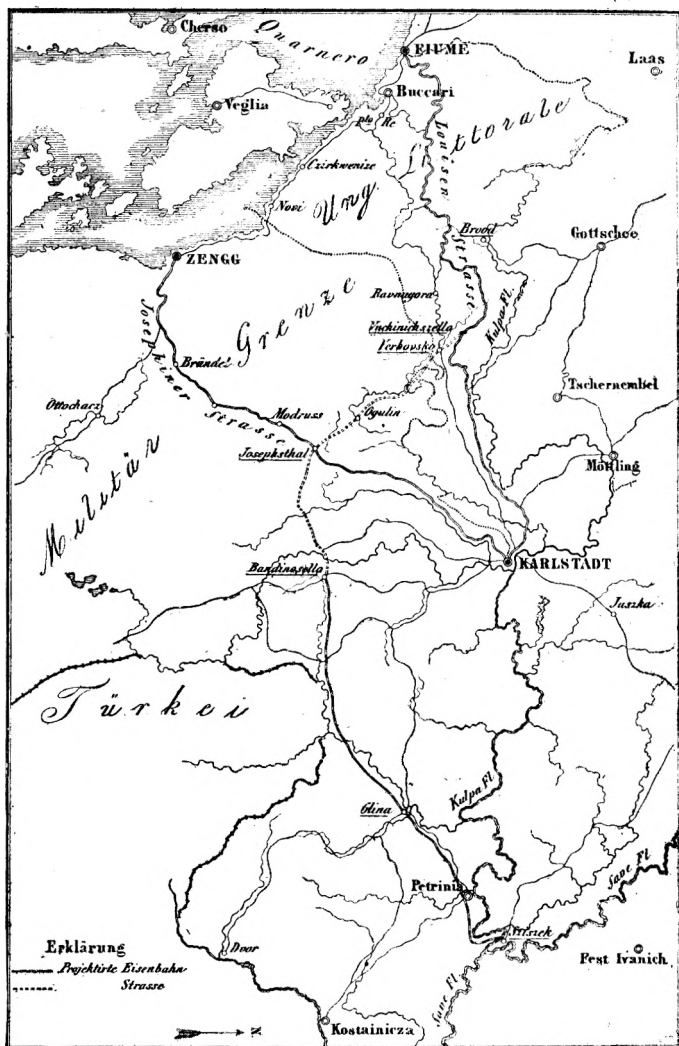
Az 1840. évi országgyűlés által a kereskedési és azzal kapcsolatban levő tárgyak iránt kiküldött kerületi válaszmány 1843-ban beterjesztett jelentésében megállapítja Pestnek mint központnak az ország különböző részeivel s ezek közt a magyar tengerparttal leendő összeköttetését, foglalkozik azon közlekedési vonallal, mely Eszéken vagy Vukováron át az alsó Tiszavidékről a magyar tengerparthoz lenne vezető, tárgyalja az Eszéktől kiinduló Dráva, Száva s a vukovár-samáci, Duna-Száva hajózható csatorna léte-

sítésének valamint a Kulpa hajózhatóvá tételének ügyét, a fiumei kikötő építésére pedig a város által e célra fordított 20,000 forinton felül 220,000 ezüst frtnak törvény útján leendő engedélyezését javasolta.

Azok a reform-törekvések, melyek gróf *Széchenyi* Istvánnak a nemzeti ébredésre, az ország kulturális és gazdasági föllendítésére irányuló széleskörű agitációs működése következtében már a 30-as években kezdtek megnyilvánulni s mind szélesebb köröket hódítottak meg, a 40-es években teljes erővel jutottak érvényre s országszerte minden téren, de különösen a közgazdasági intézmények terén új, pezsgőbb életet, komoly, céltudatos tevékenységet támasztottak. Ez a tevékenység hatalmasan megnyilvánult az eddig elhanyagolt kiviteli kereskedelem fejlesztése s e célból a tenger felé vezető vasút kiépítése, tengeri hajózási vállalat alapítása s a fiumei kikötő kiépítése iránt is. Már 1843-ban a *Pesti Hirlap* nov. 16. és 19-iki számaiban részletesen kidolgozott javaslat jelent meg egy Vukovárról Sziszekén és Károlyvároson át Fiuméba vezetendő lóvonatú vasútra. Mivel azonban Bródtól Fiuméig a nagy magasság miatt bajosnak vélték a vasút létesítését s különben is a József-úton Károlyvárostól Zengg csak 15 mérföldre levén, míg Fiume a Lujza-úton 17,5 mérföld s a szállítás ez utóbbin az útvám miatt sokkal drágább is volt, akadtak többen, akik Zengg felé kívánták a forgalom terelését.

A károlyváros—fiumei vasút létesítése elé tornyosuló természeti nehézségek kikerülése végett oly javaslatot is tettek, hogy Sziszecktől Petrinján, Glinán keresztül Bandinosellőig lóvonatú vasút, innen a József-úthoz Josephsthalnál csatlakozó s onnan Ogulinon-Verbovskon át a Lujza-úthoz csatlakozó út építtessék, (5. ábra) hogy ekként Sziszecktől a vasút közvetítésével Zenggbe és Fiuméba lehessen közlekedni, mely esetben Zengg jóval közelebb esnék Sziszekhez, mint Fiume. Ennek a tervnek azonban mind a fiumeiek, mind a károlyvárosiak erősen ellene voltak, mert ennek megvalósításában kereskedelmük tönkretételét látták, — s nem ok nélkül.

Mindezen tervezetéseket erősen háttérbe szorította a vukovár—fiumei gőzvasút terve, melynek a propagálását *Kossuth Lajos* vette a kezébe; külön vállalatot



5. ábra. Sziszek—Bandinoselloi tervezett lóvasút s a Fiuméba és Zenggbé vezető közutak (1845-ből való terv).

alakított az előmunkálatok céljaira s mindent elkövetett, hogy a kormányt a vasút létesítésére reá bírja. Az országgyűlésen a Rende 1844 november 10-én,

éppen a berekesztésre kitűzött napon tárgyalták az erre vonatkozó felírást s mivel a főrendek tábláján Széchenyi István gróf több módosítást ajánlott a felíráson, az erről az országgyűlésről elkésett s így — mint Kossuth mondja — a kormánynak ürügye támadt a dolog iránt nem nyilatkozni.

Kossuth e miatt mind a pestmegyei gyűlésen, mind válasszul Széchenyinek e miatt hozzá intézett levelére, melyben a tenger melléki kormányzót is tanuul hívja föl arra, hogy senki nem dolgozott Fiume mellett oly őszintén mint ő, 1844 november 16-án kelt levelében keserű szemrehányásokat tett Széchenyinek, őt okolván a vasútügy elbukásáért, ami ingerült levélváltásra adott okot e két nagy férfiú között. Kossuthot azonban nem csüggeszté el a balsiker. Felvette a harcot újból s széleskörű agitációt indított meg társadalmi és különösen hirlapi úton a vasút létesítése végett. Ennek az érdekében írta 1846-ban az iparegyesület „Hetilap” c. közlönyének január 27-iki számában *„Tengerhez magyar! El a tengerhez!”* című klasszikus cikkét, melynek révén a *„Tengerre magyar!”* szálló igévé lett széles e hazában.

„Nyolc százados emlékezettel lelki szemeink előtt — mondja Kossuth e cikkében — a magyar bánatosan szorult kebelrel utazik keresztül Horvátországon. A magyarnak a Drávától egészen Adriáig, a horvátnak innen a Dráván a lomnici csúcsig otthonosan kellene magát éreznie. Ezen közös érzés a jövőendőnek záloga volna. Ámde a szenvedélyes pártviszály az érzés kapcsait megszaggatá, gyűlölség lakozik, hol a közös törvény, közös szabadság védszárnyai alatt közel ezredévig baráti egység érzelve honolt, a Dráván túl a magyar magát otthon csak ritkán érezheti . . . És mégis azt mondom, minden magyarnak oda kellene zarándokolnia, legalább egyszer életében . . . És ide kellene menni az elfásult korban minden magyarnak, mert *az út erre visz tengerpartunkhoz*, melyen a ki megáll, s a magyar tenger tükrére lenéz, *ha magyar és hazafi*, lehetetlen, hogy erős cselekvési akaratra ne feszüljön szívében minden érverés. Neked pedig oh

kor! hideg önzésben lelkileg elmállott törpe fajódnak nemzedékével, tenéked óh kor! lelkesítőre szükséged van. Tengerhez magyar! homokod porából, s fekete sarad ragadalmából! Tengerhez magyar! melynek viharában, a brit költőnek érc szava szerint, Istennek képe tükrözi magát, melynek azúr homlokára ráncot nem írtak végtelen idők, mely olyan ma is, mint minőnek látta a teremtés első hajnala; melynek habhátán tizezer hajóhad nyomot nem hagyva hömpölyög tova, amíg e földnek vizenyős sarában nyomot hagy hátra minden gyáva nyúl. Kít az örökkévalóság emez arcképének szemlélete sem gyújt lelkesedésre, ki itt sem képes egy cseppjét meríteni ama férfias határozottságnak, mely emberekből titánokat edz: az magát bízvást eltemetheti, neki ez élet többé nem való.“

Kossuth ezenkívül is számos cikkben igyekezett a magyar közvéleményt és a kormányhatóságokat meggyőzni a vukovár—fiumei vasút nagy hasznáról és kiépítésének halaszthatatlan szükségességéről. Ez irányú agitacionális működésében igen nagy segítségére volt a magyar kereskedelmi részvénytársaság jeles képzettségű agilis igazgatója, ifj. *Szabó Pál*, aki egyrészt a tengerentúli kivített igyekezett gyakorlati alapokon is előmozdítani, már akkor sikerrel vállalkozott magyar lisztnek és bornak Braziliába szállítására, kezdeményezte egy magyar tengeri hajózási vállalat létesítését, másrészt a „*Hetilap*“-ban közölt számos cikkében buzdította a magyarokat a tengerész pályára, s ő használta egy ilyen cikke végén azt a *Kossuth*nak tulajdonított szállóigét: Tengerre magyar! A vukovár—fiumei vasút érdekében szintén nagy tevékenységet fejtett ki s cikkeiben részletes adatokkal igyekezett bizonyítani, hogy Magyarország a gabonaversenyt bizonyosan kiállja a külfölddel, mihelyt fiumei vasútunk lesz s olcsóbb búzát vihetünk mi a világkereskedelmi vásárra, mint a földteke bármely tartománya s egyedül csak az észak-amerikai államok lesznek gabona-versenyzőink.

Kossuth a vukovár—fiumei vasút létesítését állami kamatbiztosítás mellett tervezte mintegy 20 millió forint költséggel, melylyel szemben a vasút jövedelmezőségét

a harmincadik kimutatások, Lujza-úti forgalom, fiumei, buccarii és zenggi forgalmi kimutatások, a károlyvárosi kereskedelmi társaság jegyzékei alapján, 10 éves átlagot véve, következőleg számította:

I. Vukovár (vagyis a Duna) és Sziszek közt (hol a kereskedés két irányra oszlik, u. m. Laibach és Károlyváros felé), a forgalom teszen 2,650.000 mázsát; ennek szállítási bére vasúton, mázsáját mértföldenként $\frac{3}{4}$ krajcárra téve --- --- --- 993.850 frt.

II. Sziszek és Károlyváros közt (hol a kereskedés ismét kétfelé oszlik, u. m. Fiume és Zengg felé), a forgalom 1,888.144 mázsa, mértföldenkint csak 1 krjával --- --- --- 306.800 „

III. Károlyvárostól Fiuméig a forgalom 1,185.000 mázsa, szintűgy 1 krjával --- --- 488.812 „

Összesen: --- --- --- 1,788.462 frt

Ebből Európa nevezetesebb 12 vasútján tett tapasztalás szerint közép számmal 46⁰/₀-ot azaz --- --- --- 822.892 „

forgalmi költségül levonva marad --- 965.570 frt

tiszta jövedelem; azaz csak 34.430 frt pótlék kell, hogy 20 millió frtnak 5⁰/₀ kamatja az akkori árúforgalom mellett — a személyforgalmat nem is számítva — fedezve legyen.

Kossuth a vasút érdekében 1846-ban személyesen is lement Fiuméba, hogy az ügynek ott is híveket szerezzen. Véletlenségből az új hivatalát tanulmányi utazásokkal kezdő gróf Széchenyi István, akit *Kiss* Pál kormányzó meghívott, hogy megismertesse vele a fiumei s az egész magyar tengermelléki viszonyokat s ez alapon általa Fiume részére szubvenciót eszközöljön ki az országtól, csaknem egyidejűleg érkezett Fiuméba Kossuthnal. Amikor Széchenyi megérkezett, Kossuth már ott volt s hallva Kossuth jelenlétét, keserűen mondá: *ő mindenben megelőz, csakhogy elvegye előlem az iniciativa dicsőségét!* Pedig Kossuth ezúttal igazán nem dicsőséget keresett, de híveket a vasútjának. Különben a municipium által Széchenyi tiszteletére

rendezett fényes ünnepségek során az első benyomás keserű hangulatát Széchenyiben csakhamar az öröm és meghatottság érzete váltotta fel s a theatre-parée fényes közönségét, mely a Kossuth által legnagyobb magyarnak nevezett grófot akklamálta, könnyben úszó szemekkel nézegetve mondá a kormányzó mellette ülő nejének: *Sie werden sehen, Fiume wird noch ein Welt-hafen!* (Meglátja, Fiuméből még világkikötő lesz.)

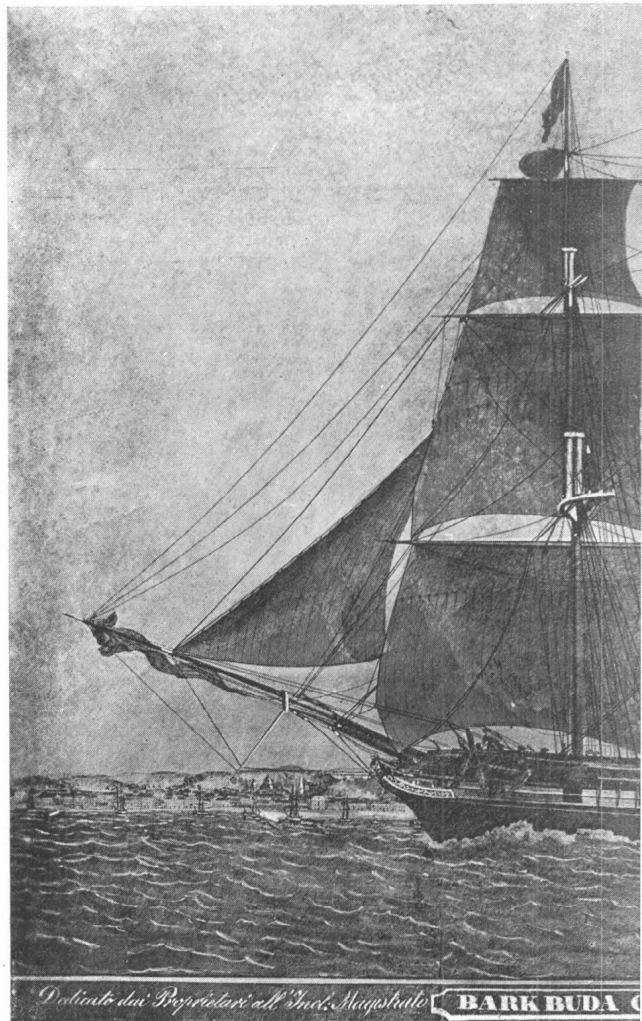
A Fiuméba vezető vasút ügyében megindított országos mozgalommal egyidejűleg a magyar kereskedelmi társaság*) ügyvezető igazgatójának indítványára elhatározta egy magyar tengerhajózó társaság alapítását s Fiumében fiókház felállítását, megjegyezvén, hogy 1845-ben csupán hajórakodási díjak fejében 14,000 pengő forintot kellett az ottani ügynököknek fizetni, s a társaság egy év alatt 18 hajót indított útnak Anglia, Franciaország, Belgium, Hollandia, Amerika és Afrika felé, minélfogva a társaság egyrészt maga képes lesz a kilátásba vett egy nagyobb hajót rakományval rendszerint ellátni, másrészt az ottani fióktézet költségei bőven fedezetet fognak találni az eddig idegen ügynököknek elfizetett díjakban.

A magyar kereskedelmi társaság e célból 1846. évi január hó 22-én tartott választmányi üléséből a következő felhívást bocsátotta ki:

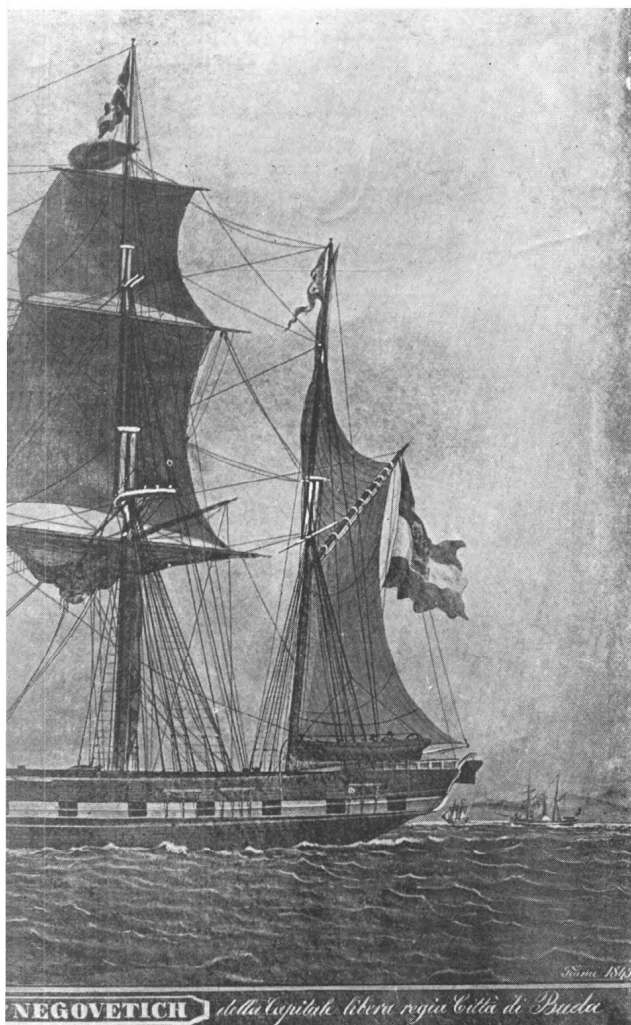
A magyar tengerhajózó társaság előleges alaprajza.

„A tengeri hajózás a nemzeti ipar és kereskedés főrugonya s főeszközlője. Tengerészet teremte a legszabadabb népeket, — tengerészet emeli hatalompolcra a nemzeteket. Velence, Hollandia és Angolhon Európában, Egyptus Afrikában, India és China Ázsiában fénylettek és fénylenek mint gazdag statusok, míg Schweiz, Lengyelhon Európában, Mongol- és Tatár föld Ázsiában, másodrangú álla-

*) Az akkori idők közgazdasági mozgalmainak egész irányzatát érdekesen jellemzi a *Kossuth* kezdeményezésére alapított Kereskedelmi Társaság első főrésztvényeseinek itt következő illusztris névsora: gr. *Vay* Ábrahám 10.000 frt, *Gyürky* Pál 5000 frt, *Kiss* Pál fiumei kormányzó 3000, gr. *Batthyány* Lajos 20.000 frt, ifj. *Szabó* Pál 50.000, *Kossuth* Lajos 6000, *Hertelendy* Miksa 2500, *Kardcsanyi* László 3000, *Zsedényi* Ede 3000, gróf *Pejacseovich* János 6000, *Ullmann* Mór 10 000, *Marczibányi* Lajos 2500, *Ilkey* Sándor 1000, *Bárczay* József 1000, *Zakó* István 1000, *Szeghő* József 1000, *Szentkirályi*, *Klauzál*, *Bónis* S., *Somsich* Pál, *Fulszky* Ferenc stb., stb. à 500 frt.



7. ábra. A Buda
(A tulajdonos által Buda sz. kir. város tanácsának)



gyar vitorlás hajó.
tt s 1845-ben készült színes nyomatú kép után.)

potban sínlódnak, mert nem volt, vagy nincs tengerpartjuk, mi által a világ minden részével közlekedhessenek. Tengerészet értékesíti a világ piacaivali érintkezés által az ország termékeit, s fedezi a közjólét azon kellékeit, melyeket saját földünk nem fedez; tengerészet szerez külföldről értelmiséget, alapít gyáripart, teremt gazdagságot, s szolgál iskolául tengeri hadsereg alakításához, mi nélkül bármí hatalom és erő csak félkezű óriás. S miután hála Istennek! szegény hazánk nincs egészen a tengertől elszigetelve, sőt birunk az ádriai tengerpartokon egy megbecsülhetetlen vonallal Fiumétól Cattaróig, a földművelés után követve a kereskedési történet tanuságát, s a gyakorlati tapasztalást, tengeri forgalmat kell előmozdítanunk, hogy a gyáripart erős, nagyszerű, minden rengetéssel daczoló lábra állíthassuk.

Éskell-e alkalmasb helyzet kereskedési tengerészet fentartására, mint épen a magyar tengerpart s Dalmáthon gyönyörű szigetei? Ha nem birna Fiume maga nyolczvan tengeri hajóval, s ha nem alkalmaztatnának az austriai tengerészetben is főkép a mi tengerpartunkról származó kapitányok s matrózok, ha e tények mellettünk nem szólnának, már maga tenger-tartományaink fekvése által kellene tengeri hajózásunk előmozdítására magunkat annál inkább ösztönöztetve éreznünk, mivel írva van, hogy csak a kereskedési tengerhajózás szolgálhat alapkőül a hadi tengerészetnek, mi a világkereskedési fejlődésnél minden országnak szükséges, az austriai monarchiának pedig talán szükségesebb, mint Sardiniának, Nápolynak vagy Portugalliának, mely kisebb státusok mégis háromszor négyszer nagyobb tengeri haderővel bírnak, mint az austriai monarchia. S ha megteremté a tengerészet Genuának Columbusát, Portugalliának, Vasco de Gamáját, Angolhonnak Drakeját s több jeles férfiakat, talán teremt Magyarországnak egy embert, ki nem a magyar, hanem a világ történetében fog helyet foglalni.

Hogy kiviteli kereskedésünk s tengerészetünk nemzeti legyen, szükséges annak szent czéljait a törzsökös magyar kebelébe önteni, s felbúzdítani őt az érdekes ügy felkarolására, mert csak ha gyakorlati tapasztalása lesz, birandja megítélni e két tényezőben rejlő fontosságot, s magát olly lépésekre elhatározni, melyek állását s jövődjét biztosítandják.

Felfogván tehát a magyar kereskedelmi társaság ez ügynek szerfeletti érdekességét, s magyar szellemben akarván kezdő lépést tenni a nemzeti tengerészet egykori megalapítására; miután különben is teljesen meg van arról győződve, mikép egy tengeri hajó felépítése, mint lejebbi számítás szerint látható, a világ legnyereségesebb vállalataihoz tartozik, következő tervet bátorodik saját résztvevése mellett megindítani, s annival inkább a magyar közönség hő pártolásába ajánlani, mert a magyar érdek szent tisztaságában fog a vállalat élén állani. Magyar termékek szállítása, magyar kapitány, s ha lehet, magyar lobogó díszesítendik Adriának ez első törzsökös magyar szülöttjét.

A magyar tengerhajózó társaság előleges alappontjai.

1. Társaság alakul „Magyar tengerhajózó társaság” czíme alatt egy tengeri 7000 star nagyságú hajó felépítésére, mi a magyar tengerparton eszközöltetik.

2. Áll a társaság alaptőkéje 30.000, szóval harminczezer pftból, mely összeg 50 pftos kibocsátandó s forgatható részvények által fedeztetik, melyek az elnök, és egy választmányi tag aláírásával leendnek ellátva. A befizetés három hónapos időközzel két egyenlő (25 ftos) részletben történik.

3. Az építendő hajó „Magyar” nevet viselend, és annak felépítése, felszerelése stb., valamint gyümölcsöztetésének kezelése egyedül s teljes hatalommal a magyar kereskedelmi társaságra bízatik, mely meghatalmazás egyébiránt meg is szüntethető, ha nevezett intézet bármí váddal terheltetnék.

4. A magyar kereskedelmi társaság tartozik ellenben a hajót legnyereségesebben, s a nemzeti czélok mindenkorí szemmeltartása mellett jövedelmeztetni, s az évenként augustusi vásárkor tartandó közgyűlésnek tetteiről s jövedelmezteséről jelentést és számadást adni.

5. A mérlegből kitűnő haszon részvényaránylag fog felosztatni, s egy hónappal később a magyar kereskedelmi társaság által a részvényeseknek kifizettetik.

6. A magyar kereskedelmi társaság ezen alappontok nyomán, a szabályok tervezetét előkészíteni, s mihelyt az alaptőke alá leend írva, a részvényeseket egybe gyűjtendi a végett, hogy az alapszabályokat végkép megalapítsák, s végrehajtásukról intézkedjenek.

7. A magyar kereskedelmi társaság ezen vállalathoz saját pénztárából 5000 pfttal járul, s ennél fogva választmányja (mely az elnökkel 7 tagból áll) s igazgatója, valamint minden más részvényes aláíró és az alakító közgyűlésen szavazattal birandnak.

Ezen alappontok nyomán a nemzeti tengerhajózás iránt érdekkal viseltető közönség aláírásra szólítatik fel.

Költ a magyar kereskedelmi társaság 1846-ki január 22-én tartott választmányi üléséből.”

A részletes tervezet, költségvetés és üzemszámítások szerint a hajó 350 tonna, vagyis 7000 star ($9333\frac{1}{4}$ pozs. m.) teriméjű s $2\frac{1}{2}$ árbócos leendett, mely nagyságú hajó a kitűzött célra legalkalmasabb, mind mert a szén nem fűlik meg benne mint nagyobbakban, mind mert fuvart könnyebben kap sat.

Az építőköltséget 27,500 frtban, az évenkénti üzemköltséget 11,900 frtban s a hajó jövedelmet 17,900 frtban irányozták elő. A hajó tervei *Prichard* József és *Eduárd* portoréi hajógyárában készültek s ők tettek ajánlatot a hajó építésére. A magyar tengerhajózó tár-

saság 1846 április 30-án tartotta alakuló közgyűlését. Az építeni szándékolt egy hajóra 30,000 p. frt. volt előirányozva, de aláírtak 52,000 p. frtot. A társaság tehát minden akadály nélkül megalakulhatott volna, de elhatározták, hogy az aláírásokat a novemberi pesti vásárig nyitva hagyják, hogy addig egy másik, 40,000 p. forintba kerülő hajó megépítésére szükséges pénz is aláíratassék. Az alapszabályokat elfogadták azzal, hogy a pénzt a kereskedelmi társaság kezeli. Elnök lett Kiss Károly kapitány; a bizottmány tagjai: Erdélyi Adolf gőzhaj. kapit., Fényes Elek, Horhy Mihály és Szalacsy Antal gabonakereskedő. — Ez megbízott, hogy az első befizetést — 25 frtot — minden részvény után begyűjtse, egy saját hajó megépítése iránt azonnal lépéseket tegyen s teendőiről s a begyűlendő aláírásokról a novemberben tartandó közgyűlésnek jelentést tegyen.

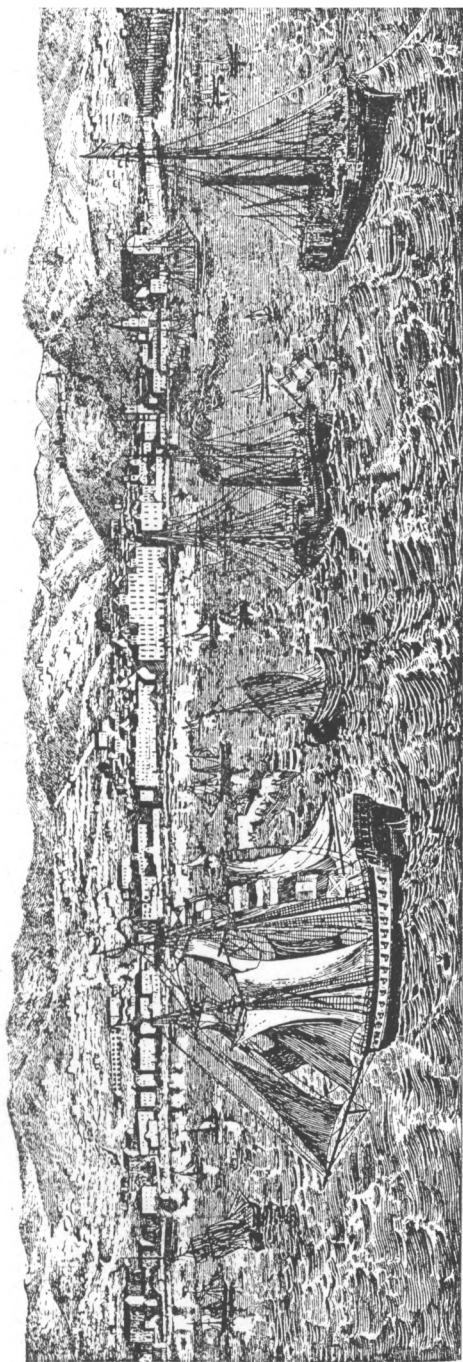
A november 10-én *Marczibányi* Lajos elnöklete alatt megtartott közgyűlésnek kellett volna a hajóépítés dolgában végleg határozni, azonban a kereskedelmi társaság igazgatója, aki a hajótervek, költségvetések s építési ajánlatok beszerzésével volt megbízva, időközben megszökvén, bár a hajózó társaságot nem károsította meg, azonban a hajóépítés dolgában semmit sem végzett, minélfogva a közgyűlés utasította a már április 30-án kiküldött bizottmányt, hogy az építkezés iránt minden előleges lépést újból fölvegyen, építői ajánlatokat szerezzon, s ezeket előkészítve a jövő márcziusban tartandó közgyűlésen előterjeszsze. Ezt a közgyűlést 1847 április 15-ére össze is hívták, de az ügy dülőre nem jutott s miután az előkészítő bizottmány meggyőződött arról, hogy tengerparti társat akként nem találhat, hogy a társaság érdekei megóva s biztosítva legyenek, másrészről pedig ily társ nélkül az ügyvitelre kellőkép nem ügyelhetnek, az 1848 februárius 24-én tartott közgyűlés kimondá a társaság feloszlását s elhatározták a 306 részvényes által 625 részvényre 25 forintjával befizetett 15,650 frt visszaadását. Az első magyar tengerhajózási társaságnak kecsegtető kilátásokkal megindult alakulása ekként zátonyra jutván, végleg elmerült.

A fiumei kikötő építési ügye ez időben továbbra is csak a tervezetések és tárgyalások stádiumában maradt. Előbb a Fiumára torkolatát szándékoztak kikötővé átalakítani, később ennek célszerűtlensége kitűnván, visszatértek Rauchmüller orsz. építési főigazgatónak még 1830-ban tett s fentebb röviden jelzett javaslatára — ami különben a fiumei hajósok kívánsága volt — hogy t. i. az ú. n. halászgátnak nyugat felé hajlított kiépítésével létesítsenek egy oly védett kikötőt, melyben a legnagyobb hajók is biztosan horgonyozhatnak, anélkül, hogy a Sirocco által a parthozvetéstől kellene félniök. Az első tervnek a végrehajtására a fölemelt só árából már régebben kiutalt az uralkodó 125,000 p. frtot, majd az utóbb említett terv végrehajtására 250,000 frt helyzetett kilátásba, de a hosszadalmas hivatalos retortán nehezen tudott az ügy dűlőre jutni. Kiss Pál tengermelléki kormányzó sürgetésére gróf *Széchenyi* István 1846 április 16-án hozzá intézett levelében biztatólag írja, hogy nincs semmi is, ami nagyobb mértékben vonná figyelmét magára, mint Fiume ügyei és ezek közt mindennek fölött a kérdésben már oly rég óta, de munkában fájdalom még most sem levő fiumei kikötő. Irja, hogy nemsokára Bécsbe megy, hol több hétig marad s vagy végkép kiviszi a fiumei kikötő ügyét, csak a pénzben ne legyen megakadás, vagy megírja, hogy a fejszéje fába tört. Megnyugtatta különben, hogy az ügy iránt sehol sincs rosszakarát, de a dolgok egyedül a komplikált státusgépi kerekekben akadoznak, melyeket — és itta kormányzó által koptemplált deputációra céloz — 1000 ember sem hozhat szaporább s rendesb mozgásba, mint egyetlenegy *filozófiai erőműves*.

Az ügy a következő, 1847. évben szerencsésen átjutott a státusgépi kerekeken s *István* főherceg nádor megkezdte a kikötőnek rég tervezett kiépítését.

A nádor különben országos körútjában 1847 szeptember hó 23., 24., 25. napjain személyesen is meglátogatta a magyar tengermelléket.

Károlyváros felől jöve, Jelenyén a megyés püspök az egész magyar tengermellék nevében üdvözölte őt, majd a Porta Ungaricánál a buccaricik s a Fiumara-



6. ábra. Fiume 1845-ben. (Egykorú metszet után.)

hídnál Fiume város képviselői és lakossága fogadták nagy ünnepélylyel a nádor-főherceget, aki három napot töltött lent s ez alatt Buccariba és Portoréba is ellátogatott, honnan 24-én este vissza jöve a tengerpart egész Fiuméig fényesen ki volt világítva. A nádort oly rajongó szeretettel és rajongással vette körül a tenger mellék egész lakossága, hogy amikor figyelmeztették, hogy a Lujza-úton — melyen hazautazandó volt — rablók járnak, tréfásan jegyezte meg, hogy őt itt már úgylis kifosztották, mert elrabolták a szívét.

A tiszteletére 25-én vízre bocsátották Fiumében az *István főherceg* nevű hajót s ezenkívül *emlékezet okáért* még más három készülőben levő hajó kapott nemzeti elnevezéseket, ú. m. *báró Vay Miklós, gróf Majláth György és gróf Apponyi György*.

A vukovár—fiumei vasút ügyét e közben Kossuth még mindig nem tudta dűlőre vinni. A következő 1848. év elején az országgyűlés által ez ügyben kiküldött választmány ülésein Kossuthnak — mint az a Széchenyivel ez ügyben folyt levelezéséből is kitűnik — igen erős és elkeseredett harcot kellett folytatnia Széchenyivel. Széchenyi ugyanis Pestről vagy legalább is Mohácsról akarta a vasutat Fiuméba vezettetni, utóbbi esetben úgy, hogy az a Ferenc-csatornával összekötessék s ez utóbbi rendbe hozassék, vagy ha ez nem lehetne, akkor a szabadkai vasúttal kellene Mohácsot összekötni. A vasút ügyében 1848 februárius 16-án kezdődtek meg Széchenyinél a tárgyalások. Kossuth nagy erővel harcolt az ő terve mellett, igen sok megye már eleve utasításul adta követeinek, hogy a vukovár—fiumei vasút mellett szavazzanak, de Széchenyi is hatalmas pártolókra talált. Különösen nehezítette Kossuth állásfoglalását az a körülmény, hogy a vasutat egyelőre csak Károlyvárosig tervezték s emellett voltak, akik a nagyobb jövedelmezőségre való tekintettel azt Zimonyig kívánták meghosszabbítani, majd akadtak, akik a Triesztel leendő összeköttetés rémével fenyegetőztek, úgy, hogy a vasút minden lehetett volna, csak nem magyar érdek. Amint Széchenyi írja 1848 február 17-én *Tasner* Antalhoz intézett levelében, a vukovár—fiumei vasút

tán többet jövedelmez, kivált ha Zimonytól kezdődik, mintha Pécestől vagy Moháctól, ámde az első szerb sertésgazdáknak, oláh sóvállalkozóknak és bánáti sváboknak használ inkább; a pest—fiumei pedig hazát alkot s a mohács—fiumei legalább magyar földön megy. Több ülésen folyt még ez ügyben a tanácskozás, mely szenvedélyes viták színhelye volt. De alig néhány napra beköszöntöttek a márciusi események s az ország a rendi alkotmány megdöntésével a jogegyenlőségen alapuló parlamenti alkotmány megteremtésével egy új korszak küszöbét lépte át.

A szabadság sugárzó fénykévei áttörték évszázadok sűrű ködfelhőit. *Kossuth* a nemzet vezére lőn s lángelméjének izzó hevével új korszakot nyitott meg a magyar nemzet történetében. *Széchenyi* már március 17-én azt írja Tasnernek: „Az én politikám biztos volt, de lassú. Kossuth egy kártyára tett mindent és legalább idáig annyit nyert a hazának, mint amennyit az én politikám tán 20 év alatt nem birhatott volna előállítani.” Március 21-én írja Tasnernek: „Batthyányit és Kossuth Lajost egész erőmmel és becsületességgemmel pártolom és fentartom.” *Széchenyi* is odaállt tehát Kossuth mellé s az új parlamentáris kormányban mint közlekedésügyi miniszter tágasb és jelentősebb működési térhez jutott, melyen — ha a végzet másként nem határoz e nemzet sorsa felett — közelebb vihetné volna nagyszabású eszméit a megvalósításhoz.

Az új törvényhozás a *magyar tengermellék* közjogi helyzetét is újból rendezte. A Fiume és Buccari szabad tengerkereskedési kerületekről szóló 1848: XXVII. t.-c. megállapította, hogy e két kerület külön-külön törvényhatóságot képez, melynek főtisztviselője az alkapitány.

A tengermelléki főkormányzó mind a két kerületnek közös főkapitányuk. A törvény részletesen megállapítja mindkét törvényhatóság kormányzati viszonyait. Eszerint tehát a magyar tengermellék — eltérőleg a Mária Terézia és II. József által tett rendelkezésektől, melyek eddig érvényben voltak, — most a Vinodoli kerület elhagyásával csupán a fiumei és buccarii kerületekből alkottatott, melyhez a fiumei, buccarii és portorei kikötők tartoz-

tak. A törvényhozás ezúttal sem a fiumei kikötő kiépítésével, sem a tengeri hajózás ügyével nem foglalkozott, a XXX. t.-cikkben azonban felhatalmazták a miniszteriumot, hogy Budapesttől, mint a haza szívéből a határszéléig irányzandó 6 új vaspálya-vonalat tervezzen s ha lehetséges ezen irányokban a munkát, *különdsen pedig Fiume felé*, tetteleg is, idővesztés nélkül, megkezdesse.

Az 1849-iki katasztrófa a nemzet kulturális és gazdasági fejlődésének újabb gátat vetett.

A magyar tengeremlék Fiumével együtt, melyet Jellasics már 1848 aug. 30-án elfoglalt s az 1849 márcz. 4-én felállított kormány Horvátországhoz csatolt, szintén elvesztette különállását s a tengerészeti ügyeket az 1850 május 1-én Triesztben felállított központi tengerészeti hatóság alá rendelték. Ezen hatóság alatt álltak a tengerészeti felügyelők, még pedig: Dalmácia részére, Raguzában, a magyar-horvát tengeremlék részére Fiumében, a velencei tartomány részére Velencében. Az 1851 jan. 14-én kelt legfelsőbb elhatározással szervezték a kikötői és tengeri egészségügyi szolgálatot, melylyel központi hivatalokat állítottak fel Triesztben, Velencében, Fiumében és Raguzában. A kikötő megkezdett kiépítését ezen időszakban befejezték s ezenkívül a Fiumára-kikötőnek az árvizek elleni biztosítása s a hordaléklerakodás meggátlása végett a folyó élővizét külön mederbe (a mostani Recinába) vezették, miáltal a Fiumára-csatorna a kis vitorlášhajók biztos kikötőhelyévé vált. A kikötő forgalma különösen az *osztrák Lloyd* gőzhajójárai folytán némileg gyarapodott ugyan mind amellet meg lehetős szűk korlátok közé volt szorítva, főként mivel Trieszt igyekezett a magyarországi forgalomnak is javarészét magához terelni.



IV. FEJEZET.

A fiumei kikötő kiépítése és felszerelése 1867—1905.

Az alkotmányos kormányzatnak 1867-ben történt visszaállításával új korszak nyílt meg Fiume történetében.

A magyar korona országai és Ő Felsége többi királyságai és országai közt kötött vám- és kereskedelmi szövetségről szóló 1867. évi XVI. t.-c. VI. cikkében megállapították, hogy a tengerészeti és kikötői igazgatás a két államterület mindegyikében az illető kereskedelmi miniszter alatt áll s lehetőleg összehangzatos módon fog intéztetni. Kimondották azonban, hogy mindkét fél kereskedelmi hajói egyazon lobogót használják, mely az eddigi jelvényekkel a magyar korona alatt álló országok színeit és címereit egyesíti, kimondták továbbá, hogy mindazon ügyeket illetőleg, melyek a tengeri hajózásra és egészségügyre vonatkoznak, egyforma törvényes rendszabályok fognak a két fél között egyetértőleg megállapíttatni, a két fél hajói a két államterület kikötőiben egyenlő bánásmódban részesülnek, mind a két államterület tengerpartjain és mindkét fél kereskedelmi tengerészeténél egyforma tengeri magánjog fog alkalmaztatni, végül megállapították, hogy az „Ausztriai Lloyd“ címen működő s mindkét fél forgalmi érdekét előmozdító nemzetközi, tengeri postaszállító és hajózási vállalat a külügyi miniszter vezetése alatt áll, ki az ezen intézetet illető tengerészeti és postaügyekben a két kereskedelmi miniszterrel egyetértőleg fog eljárni s az ezen vállalatnak szerződésileg biztosított államsegély a külügyminisztérium költségvetésének egyik részét képezendi.

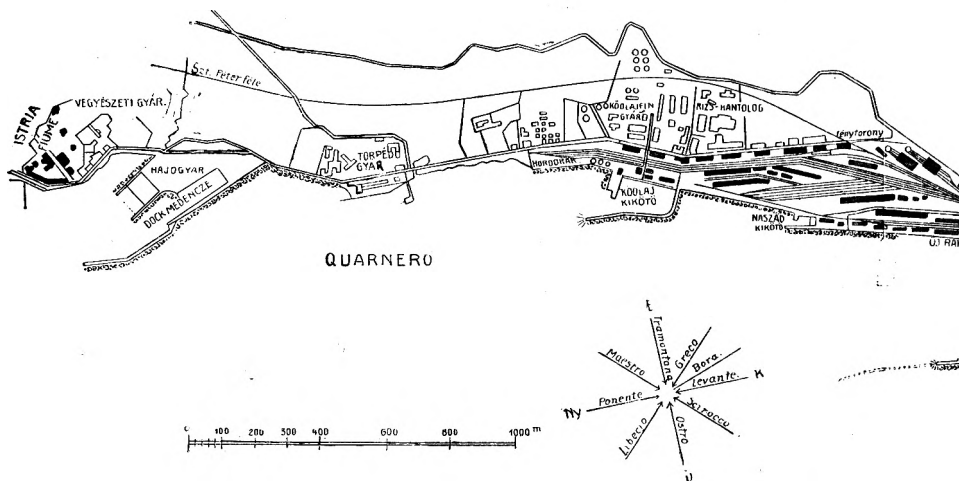
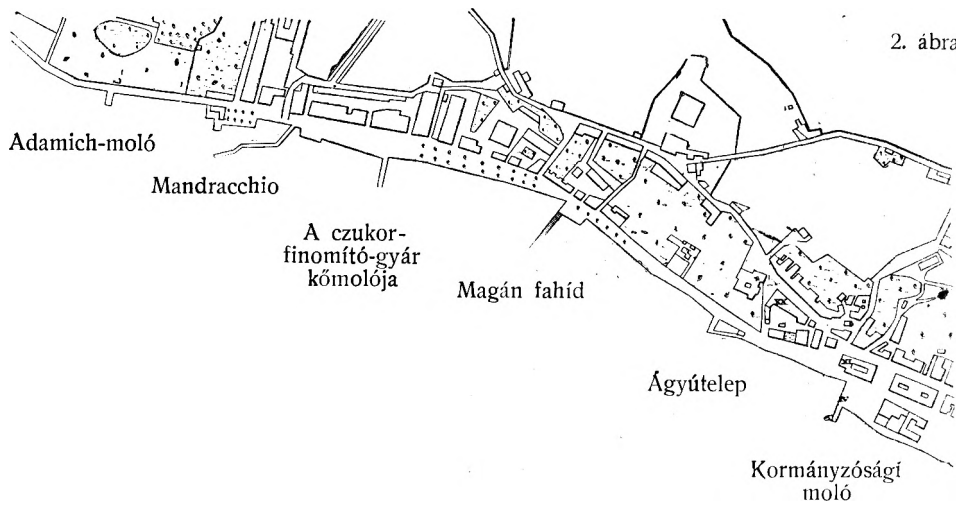
Fiume városa és kikötője az alkotmány visszaállításával visszakerült Magyarországhoz. Az 1867 április 6-án kelt legfelsőbb elhatározással Fiume város kikötője és

kerülete, nemkülönben Fiume vármegye kormányzatára kir. biztost neveztek ki, azután pedig megindultak a tárgyalások Fiume közjogi viszonyának rendezése céljából, melyek azonban eredményre nem vezetvén, a Magyarország, s Horvát-, Szlavon- és Dalmátországok közt fenforgó közjogi kérdések kiegyenlítése iránt létrejött egyezmény becikkelyezéséről szóló 1868. évi XXX. t.-c. 66. §-a akként intézkedett, hogy mindazon terület, mely akkor Buccari városával és kerületével együtt Fiume vármegyéhez tartozott, Horvát-, Szlavon- és Dalmátországok területéhez tartozónak ismertetik el, Fiume város, kikötő és kerület azonban, a magyar koronához csatolt külön testet (*separatum sacrae regni coronae adnexum corpus*) képezvén, ennek autonómiája s erre vonatkozó törvényhozási és kormányzati viszonyok Magyarországországgyűlése, Horvát-, Szlavon- és Dalmátországok országgyűlése és Fiume városa közt, küldöttségi tárgyalások útján, közös egyetértéssel állapítandók meg. Ez az egyetértő megállapodás hosszas tárgyalások után sem jöhetvén létre, Fiume városára, kikötőjére és kerületére nézve Ő Felségének 1870 július 28-án kelt legfelsőbb jóváhagyásával a ma is fennálló provizoriumot állapították meg.

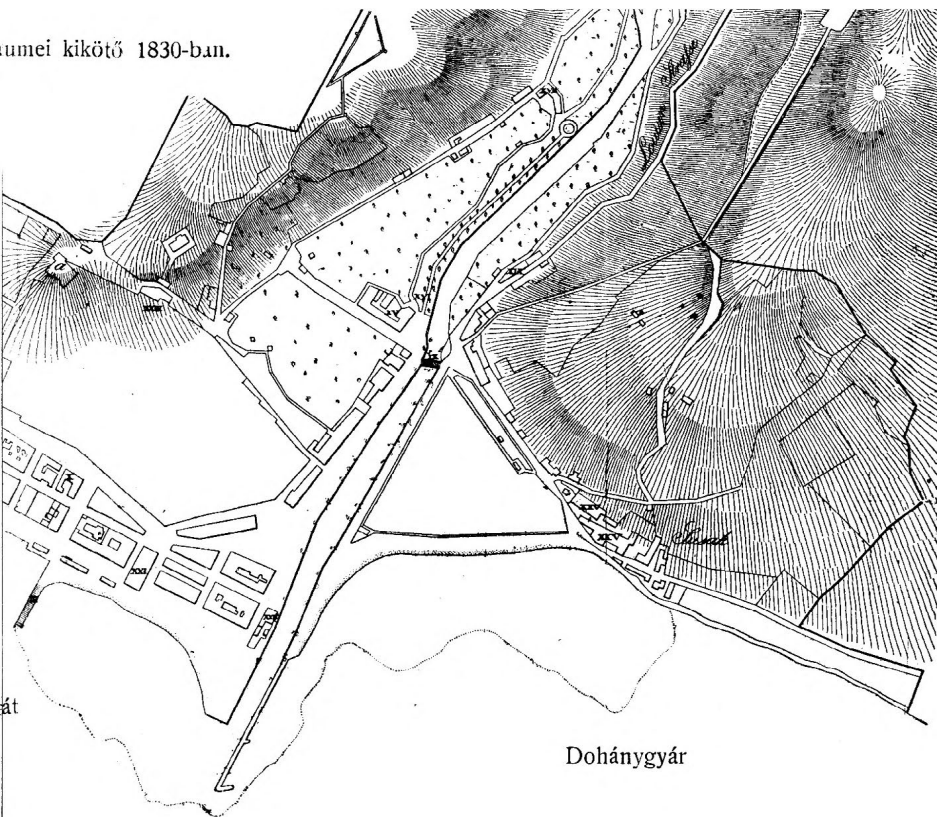
Ilyképen Fiume közjogi helyzete — melyet pedig Mária Terézia királynőnek 1779 április 23-án kiadott oklevele tisztán és világosan rendezett — megoldatlanul maradt.

De az idézett t.-c. ennél még tovább is ment, mert rendelkezései folytán a Mária Terézia óta — egykori királyaink által szerzett ősi jogon — birtokolt magyar tenger mellék régi szervezetében mint ilyen megszűnt reánk nézve létezni s a buccarii kerületet, Buccari és Portoré kikötőkkel együtt Horvátországhoz csatolták s közjogunkba és közigazgatásunkba belekerült egy új földrajzi fogalom: a magyar-horvát tengerpart s a magyar tenger melléki kormányzó címe fiumei és magyar-horvát tengerparti kormányzóvá módosult.

Az önálló magyar tengerészeti igazgatás szervezése — különösen a Fiume közjogi helyzete miatt folytatott hosszadalmas tárgyalások következtében — jó három évig



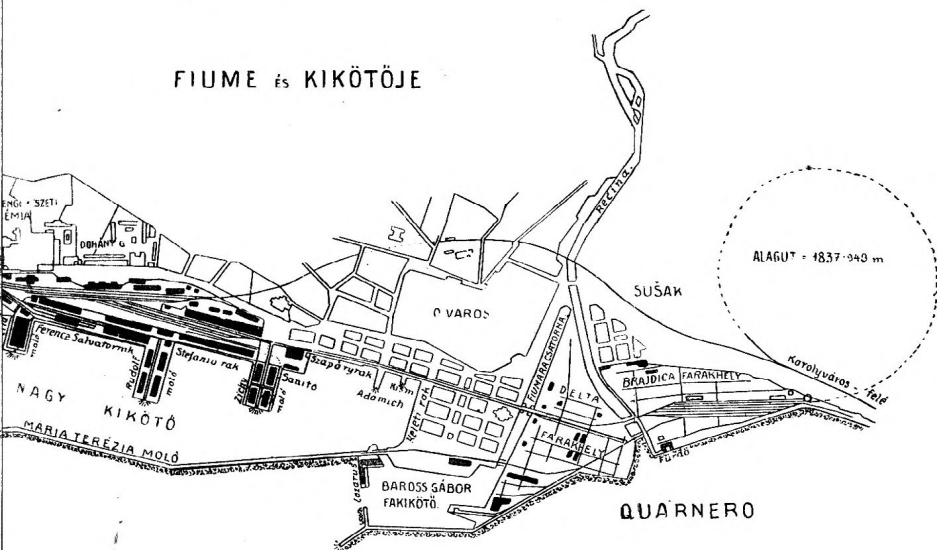
umei kikötő 1830-ban.



Fiumara-kikötő

Dohánygyár

FIUME és KIKÖTŐJE



kikötő 1905 végén.

elhúzódott, míg végre a tengerészeti ügyek különválasztása iránt az osztrák kormány nyal az egyezséget 1870 október 1-én megkötötték s Ő Felségének 1870 okt. 3-án kelt legfelsőbb elhatározása folytán a fiumei m. kir. tengerészeti hatóságot felállították.

A magyar kormány azon meggyőződés által vezéreltetve, hogy külkereskedelmünk önállóságát csak a tengeri úton biztosíthatjuk, — be sem várva ezen tárgyalások befejezését, — mindjárt megalakulása után még 1867-ben teljes erélylyel hozzálátott a fiumei kikötő nagyobb arányú rendszeres kiépítésének valamint az ország belsejét Fiumével összekötő vasúti vonalak létesítésének előmunkálataihoz.

Amidőn a magyar kormány a fiumei kikötőt átvette ez a következő egymással összeköttetésben nem álló két részből állt:

I. A Fiumara-kikötőből, 33 *m* szélességgel, csekély vízmélységgel, 500 *m* hosszúsággal, 1 hektár vízfelszínnel s torkolatánál 100 *m*-re a tengerbe nyúló töltéssel.

II. Az új kikötőből, a tengerbe keletről nyugatra épült 280 *m* hosszú hullámgáttal, az 1865—1867. években épült 61 *m* hosszú, 16 *m* széles Adamich-molóval, a 130 *m* hosszú Lido-rakparttal s a 200 *m* hosszú keleti rakparttal, 5 hektár vízfelszínnel.

A kormány azon alapgondolattól vezéreltetve, hogy a fiumei kikötő kiépítése s az odavezető vasutak létesítése egymással szoros kapcsolatban van, egyidejűleg megtette az intézkedéseket egyrészt az 1871. XXXVII. t.-c.-kel a déli vasút szent-péter—fiumei szakaszának, másrészt és különösen a károlyváros—fiumei vasútnak az 1867. évi XIII. t.-c. felhatalmazása alapján felvett 60 millió forint kölcsönből való kiépítésére s ezzel a pest—fiumei egyenes összeköttetés létesítésére, mihez hogy a termékeny Alfölddel való legrövidebb kapcsolat is járuljon, később az eszék—sziszeki vonal engedélyezése is hozzájárult.

Ezzel egyidejűleg megindították a kikötő kiépítésére vonatkozó tárgyalásokat is, sőt az ügy sürgősségére való tekintettel a kikötőt és pályaudvart közösen érdeklő feltöltő munkálatokat még a kikötő terveinek

megállapítása előtt megkezdették. A vasúti és kikötőmunkálatok közötti kapcsolat legelőször és legtűzesebben a pályaudvar és kikötő elhelyezése tekintetében nyilvánult s a Fiumében 1868 februárius 5-én ez ügyben tartott értekezlet elfogadta a kormány azon tervét, hogy a pályaudvar mostani helyére (a tengerpartra) építtessék, miáltal lehetővé vált a tervezett kikötő fekvését és fővonalait véglegesen meghatározni.

A kikötő terveit a kormány saját közegeivel kidolgoztatta, de tekintettel a tervezett nagymértékű és nagyjelentőségű építkezésekre, szükségesnek tartotta azt egy általánosan elismert szaktekintély által megbíráltatni s erre a francia kormány útján *Pascal* főmérnököt, a marseillei kikötő építésének vezetőjét hívta meg, aki 1870-ben alapos helyszíni tanulmány után a kormány tervét csekély módosításokkal helyeselte s a tervek ezek szerint átdolgoztatván, 1871 április 10-én a törvényhozás elé terjesztettek.

A terv fővonásaiban a következő volt:

I. A Fiumara-kikötő kibővítése egy 8 hektár vízfelszínű előkikötővel (a mostani Baross-kikötőnek csaknem megfelelőleg), a Mária Terézia-hullámgát tövének átvágásával, azon forgóhíddal; a város felőli partnak a tenger felé 200 *m* hosszúságban 20 *m*-rel való kiszélesbbitésével.

II. Az új kikötő hullámgátjának (a Mária Terézia-molónak) 1200 *m*-rel való meghosszabbítása s 3 új moló építése, a partnak az Adamich-molótól nyugatra az első molóig, az Adamich-moló vége irányában leendő kiszélesbbitésével, összesen 33 hektár vízterülettel; ezen kikötő bejárata zármoló és sarkantyú által 100 méterre lett volna szűkítve és az előkikötőt 250 *m* hosszú hullámgát biztosította volna.

III. Egy új naszádkikötő építése a haditengerészeti akadémia céljaira 15 *m* hosszú rakodóparttal, 1 hektár vízterülettel.

Az ekként tervezett munkálatok költségét 13.120,000 forintban állapították meg.

Ezt a tervet azonban a kormány csak a programmszerűleg megállapított teendők keretének kívánta tekin-

tetni, melyben a forgalom fejlődéséhez és az ország pénzügyi helyzetéhez mérten a munkákat fokozatosan folytatnák; legcélszerűbbnek tartotta azonban a kormány, ha az építésre előzetes sorrendet nem tűznek ki.

A kormány azon igyekezett, hogy mire a vasutak megnyílnak, a kikötő már oly terjedelemmel bírjon, hogy a nyomban remélhető szállítmányok akadálytalan átrakódását lehetővé tegye.

A törvényhozás a fiumei kikötő kiépítéséről és az ezen célra 1871-re megajánlott póthitelről szóló 1871. XIX. t.-c.-kel a fiumei kikötő kiépítésére nézve előterjesztett terveket elfogadván, az e célra szükséges összes költséget 13.120,000 frtban állapította meg, s az építkezési kiadások fedezésére az 1871. évre 1 millió frtot engedélyezett. A kormány késedelem nélkül intézkedett egyelőre a megállapított terv oly nagyobbarányú részének végrehajtása iránt, amely a közeli években a Fiuméba vezető vasutak elkészültével remélhető forgalom akadálytalan lebonyolítását lehetővé teheti.

Az így megállapított 1872—1879 évi építési ciklusban kiépült a 170 *m* hosszú Szápáry-rakodópart, a 65 *m* hosszú Sanita-rakodópart, a 150 *m* hosszú és 80 *m* széles Zichy-moló s feltöltetett a későbbi Stefánia-rakpart mögötti terület, a Mária Terézia hullámgátat (a régebben épült szakasznak is 12 *m*-re való kiszélesítésével) 725 *m*-rel meghosszabbították, úgyszintén kiépült a haditengerészeti akadémia előtt az annak céljaira szolgáló naszádkikötő. Mindezen munkálatok összesen 5.637,141 frtba kerültek.

E közben elkészült és a forgalomnak átadatott a déli vasút szentpéter—fiumei szakasza (1873), mely Fiumét mind Magyarországgal, mind az osztrák örökös tartományokkal is kapcsolatba hozta, továbbá a károlyváros—fiumei vasút (1874), mely a magyar kiviteli forgalomnak nyitott új és biztos utat a tenger felé s Fiuménak Magyarországgal való közjogi kapcsolatát a gazdasági érdekközösség vaskapcsával szilárdította meg.

A kikötőben az 1871—1879. években egy francia vállalat által végrehajtott s fentebb jelzett építkezések befejezése után a kormány a kikötő további kiépítését

határozta el, még pedig a már kész molótól nyugatra 250 *m* távolságra egy 210 *m* hosszú és 32 *m* széles zármoló építését, a közbeneső feltöltés előtt partfal létesítését s a Mária Terézia hullámgnak 800 *m*-rel való meghosszabbítását. Majd egy évre reá szükségesnek mutatkozott a faforgalom céljaira egy nagyobb rakodóhely létesítése, mely célra a zármolótól nyugatra 1881—1882. években nagyobb területet töltöttek föl.

Ez időtáiban a kikötő eredetileg megállapított terveinek keretén kívül újabb létesítmény szüksége merült fel. Amikor ugyanis a kikötő terveit készítették, nem gondoltak arra, hogy Fiumében oly nagymértékű kőolajforgalom fog kifejlődni, amely e célra különálló kikötő létesítését teszi szükségessé. És íme, már 1881 május havában érkezett egy hosszújáratu vitorlášhajóval nagyobb finomított kőolajszállítmány; csakhamar követte ezt a második, harmadik stb. szállítmány, úgy, hogy 1881-ben 143,813 *q*, majd 1882-ben 208,345 *q* kőolaj érkezett Fiuméba. Hozzájárult ehhez, hogy 1882-ben kőolajfinomító-gyár létesítése iránt tettek lépéseket s ugyanez év végén meg is alakult a fiumei kőolajfinomító társaság, mely nagyobb szabású gyár létesítésére azonnal megtette az intézkedéseket. Ez a körülmény rendkívül sürgössé tette a kőolajkikötő építését, mire nézve a kormány azonnal intézkedett is, úgy, hogy az építést már 1882 december 14-én megkezdették s oly erővel folytatták, hogy 9 hónap mulva a kikötőben már két hajó kiköthetett s 10 hónap mulva a kikötő készen volt. Ezzel kapcsolatosan épült a kikötővel szemben a kőolajfinomító-gyár, melynek lejtős sziklás területeiről hordták az anyagot a kőolajkikötő s az ezzel kapcsolatosan létesített hordó lerakóhely feltöltéséhez, valamint a kikötőhöz vezető vasúti vágányok céljaira szükséges feltöltés létesítéséhez. A kőolajkikötő 1.530,315 frtba került, s ez az építési költség a kőolajfinomító-gyár fizette vám- és fogyasztási adóból nem is egy év alatt teljesen megtérült.

A kőolajkikötő 360 *m* hosszú hullámgnak s 70 *m* hosszú zármoló által védett 1½ hektár vízterületű 160 *m* hosszú s átlag 105 *m* széles medence, melyhez a kőolaj

kezelésére, raktározására, rezervoárok létesítésére s az üres hordók elhelyezésére szükséges megfelelő kiterjedésű terület csatlakozik, melyet a vasúti pályaudvarral kellő számú vágányok kötnek össze, úgy, hogy a kikötő mind a tengeren, mind a vasúton érkező vagy elszállítandó kőolajforgalom lebonyolítására egyaránt alkalmas.

Mialatt a nagy kikötőt építették, tengeri forgalmunk oly öröndetes és váratlanul rohamos fejlődésnek indult, hogy a kikötő építésének az 1871. évi XIX. t.-c.-kel megállapított kerete már nem mutatkozott elegendőnek a kikötő jövőben várható forgalmának kielégítésére.

A kormány ennek következtében 1884. februárius 25-ére bel- és külföldi műszaki, tengerészeti és kereskedelmi szakférfiakból álló enquêtet hívott össze Fiuméba, azzal a feladattal, hogy a kikötő további kiegészítésének terveit megállapítsa. Az enquêt elé a következő nyolc kérdést tűzték ki.

1. A kikötő továbbépítésénél megtartassék-e az eddigi rendszer, vagy ha nem, minő változás tétessék azon?

2. Célszerű-e a hullámgátat tovább és mily irányban folytatni vagy pedig a továbbfejlesztés egy önálló hullámgáttal történjék?

3. Milyenek legyenek a rakodópartok és molók méretei?

4. Egy vagy két előkikötő lesz-e elégséges?

5. Szükséges-e a kikötő vizének felfrissítéséről gondoskodni és miképen?

6. A kikötő bejáratának nyitvahagyása vagy szűkítése szükséges-e és mi módon?

7. A világító torony mely helyen és milyen lámpással láttassék el?

8. A kikötő táruk jelenlegi rendszere folytattassék-e vagy azoknál továbbra milyen rendszer követendő?

Az enquêt elé ezen kérdésekkel együtt előterjesztették *Hajnal* Antalnak, a kikötőépítési hivatal főnöke ügyszintén a tengerészeti hatóság mérnöke által készített tervezeteket, illetőleg javaslatokat is.

Az enquête igen behatóan és részletesen tárgyalta mind a fölvetett kérdéseket, mind az azok kapcsán

eléje terjesztett javaslatokat s legnagyobb részben magáévá téve Hajnal tervét és megokolását, a fölállított kérdőpontokra a következőkben foglalta össze megállapodásait.

1. A kikötő építése az eddigi rendszer szerint folytatandó.

2. A mesterséges hullámgát meghosszabbítandó, de a tenger felé kihajló iránynyal.

3. A rakodópartok 140 és a molók 120 *m* hosszúsággal, utóbbiak 80 *m* szélességgel építendőek, de az utolsó moló 190 *m* hosszú legyen s a rakodópartok iránya a Stefánia-rakodópartnál 40 *m*-rel kijebb helyeztessék.

4. Két nagy előkikötő képzése szükséges, egyik a nagy kikötőnél, másik a Fiumaránál.

5. A kikötő vizének felfrissítése szükséges s e célra a hullámgát keleti része kinyitandó vagyis a nagy kikötő és a Fiumára közt egy összekötő csatorna létesítendő.

6. A kikötő bejáratát legalább 180 *m*-re kell bővíteni.

7. Világító tornyot a nagy kikötő hullámgátja végén, világító lámpást a kőolajkikötő s a Fiumára kikötő hullámgátja végén kell felállítani.

8. A hosszabb tározásra szánt árúk részére nagy és több emelettel bíró raktárak építendőek a rakodópartokon, a tranzitóárúk részére földszintes raktárak a molókon.

Végül az enquête szükségesnek mondotta ki egy száraz dokk építését 130 *m* hosszúsággal, 23 *m* szélességgel és 8½ *m* mélységgel s mindazon többi létesítményekkel, melyeket a Hajnal-féle terv magában foglal.

Az enquête által ekként megállapított terv szerint a következő munkálatok lettek volna végrehajtandók:

I. A Fiumára-kikötőnél:

a) a Fiumára-csatorna és a Recina folyó közötti Deltán hajójavító- és építőtelep céljaira szolgáló feltöltéssel kapcsolatban száraz dokk építése;

b) az ekként feltöltött terület végpontjából kiinduló, majd nyugat felé hajló hullámgát építése s ez által a Fiumára előtt előkikötő létesítése;

c) a Fiumára és a nagy kikötő közt a Mária-Terézia hullámgát tövének átvágásával összekötő csatorna építése a város felőli part megfelelő feltöltésével s ezzel szemben egy beépítésre alkalmas párhuzamos feltöltés létesítése.

II. A nagy kikötőben:

1. A keleti rakodópart kiszélesbbítése.
2. A Stefánia rakodópart végén a már munkában levő záró moló helyett 210, illetőleg 170 *m* hosszú, 80 *m* széles móló építése.

3. Ettől nyugat felé 140 *m* hosszú rakodópart, utána 120 *m* hosszú, 80 *m* széles moló, majd ismét 140 *m* hosszú rakodópart és 120 *m* hosszú és 80 *m* széles móló, túl rajta 140 *m* hosszú rakodópart s a végén 190 *m* hosszú s 80 *m* széles zármoló építése, ettől pedig a kőolajkikötő hullámgátja irányában nagyobb kiterjedésű farakodó hely létesítése.

4. A Mária Terézia hullámgátnak eddigi irányától kissé kihajló irányban való meghosszabbítása, a zármolóval szemben 120 *m* hosszú, 35 *m* széles szénrakodó hely létesítésével s innen erősen kihajló irányban való további meghosszabbítása s ezzel egy nagyobb előkikötő létesítése.

5. A kőolajkikötő megnagyobbítása 240 *m* hosszú medencével s egy előkikötővel, a torpedó-gyárig terjedő nagyobb terület feltöltésével, egy zármoló beépítésével s a hullámgát megfelelő meghosszabbításával; végül

6. a vegyészeti gyár előtti terület megfelelő feltöltése.

Ez a terv a forgalom oly emelkedésére volt számítva, melyet a kikötő — az akkori hiedelem szerint — csak évek hosszú sora múlva érhet el. Szükségessé vált ennél fogva, hogy e terv keretében a legközelebbi évek munkaprogrammja külön részletesen megállapíttassék. Ez meg is történt 1887-ben, amidőn a fiumei szabad kikötőnek kilátásba vett megszüntetése céljából szükséges intézkedések tárgyalásával megbízott szaktanácskozmány a kikötőnek a közelebbi években való kibővítését is bevonva tárgyalásai keretébe, a következő művek létesítését javasolta:

1. Az építés alatt álló II. sz. (később Rudolf trón-

örökösről elnevezett) molótól nyugatra tervezett 140 *m* hosszú rakodópart kiépítését.

2. Az ezen rakodópart végén tervezett III. sz. moló építését.

3. A Mária Terézia hullámgátnak 100 *m*-rel leendő meghosszabbítását.

4. A régi keleti rakodópartnak a tenger felé 20 *m*-rel leendő kiszélesbítését; végül

5. a Fiumára-Deltán farakodóhely és fakikötő létesítését.

Az enquêtnek ezen javaslatai következtében a részletes terveket azonnal munkába vették. A kikötő építésvezetősége a forgalmi viszonyok alapos megfontolása során arra a meggyőződésre jutott, hogy a nagy kikötőben kiépíteni javasolt 140 *m* hosszú rakodópart és 120 *m* hosszú moló csupán két hajóállásnak megfelelő rakodóhelyet alkotván, nem lesz elegendő az itteni forgalom lebonyolítására. A Rudolf-molón és a farakodóhelyen máris épült s még építendő és mintegy 2500 vasúti kocsirakomány befogadására alkalmas tárházak kellő kihasználása ugyanis szükségessé teszi, hogy azokból egyszerre 4—5 hajóba lehessen rakodni; gondoskodni kell tehát arról, hogy ezen raktárak közelében 4—5 hajó állásnak megfelelő rakodópart létesíttessék.

Ennek következtében a kikötőépítési hivatal az 1884. évi terv keretébe fölvelt III. sz. moló elhagyásával a rakodópartnak 360 *m* hosszúságban s ennek végében a 120 *m* hosszú és 80 *m* széles IV. sz. molo kiépítését javasolta, miáltal 5 hajóállásra alkalmas rakodópart létesülne s a medence is jelentékenyen tágíthatván, a hajóknak kényelmesebb mozgását teszi lehetővé és előkikötőnek is használható. A Mária Terézia hullámgátnak 100 *m*-rel leendő meghosszabbítását s a keleti rakodópartnak 20 *m*-rel leendő kiszélesbítését az új munkaprogramm keretébe szintén beillesztették.

A Fiumára-Deltán létesítendő farakodó hely és az ez előtt építendő külön kikötő kérdését igen beható és alapos tanulmány tárgyává tették. Fiuménak ugyanis már évtizedekkel azelőtt igen jelentékeny fakereskedése

volt, melyet Trieszt lassanként elvont, de az a fiumei kikötő fejlődésével újra visszaterelődött.

Hogy Fiume részére a fakivitelt biztosítsuk s annak fejlesztését előmozdítsuk, mulhatatlanul szükségesnek mutatkozott megfelelő külön farakodó helyről és kikötőről gondoskodni, még pedig oly mértékben és kiterjedésben, hogy egyrészt a fakereskedőknek rövidebb-hosszabb bérlet útján oly terület legyen rendelkezésre bocsátható, amelyen a fát gyűjthetik, osztályozhatják (esetleg némileg fel is dolgozhatják) s a behajózásra előkészíthessék, másrészt egy ezzel kapcsolatos kikötőben legyen elegendő rakodópart a kellő számú hajók akadálytalan rakodására.

A nagy kikötői tervezetben központi farakodóhelyül a pályaudvar mentét jelölték ki s máris ott raktározták különböző helyeken, vágányokkal és raktárakkal elkülönítve a faanyagokat. Ez a farakodóhely tehát egyrészt máris célszerűtlen és elégtelen volt, másrészt előre lehetett látni, hogy az itt létesíthető s a nagyobb vízmélység miatt különben is költséges feltöltés idővel a pályaudvar kibővítését kívánja.

Farakodóhelyül más megfelelő területről kellett tehát gondoskodni; e célra legalkalmasabbnak mutatkozott a Fiumára és Recina határolta delta-terület, hol a vízmélység különben is csekély lévén, aránylag csekélyebb költséggel nagyobb terület tölthető fel. E mellett ennek a helynek az a nagy előnye is megvolt, hogy az itt létesítendő feltöltéssel kapcsolatban a faforgalom lebonyolítására oly megfelelő külön kikötő építése is lehetővé vált, mely e mellett mind a Fiumára kikötő biztosítására mind a nagy kikötőnek élővízzel leendő felfrissítésére is alkalmas módot nyújtott.

Az 1887. évben megtartott enquête 143,000 m^2 központosított farakodóhely létesítését kívánta, oly elrendezéssel, hogy az később a szükség szerint kibővítésék. Ehhez képest — a további bővítésre 60—66,000 m^2 -t számítva — kereken 210,000 m^2 kiterjedésű farakodóhely létesítését vették kilátásba.

Az ezen feltöltéssel kapcsolatos fakikötő mikénti létesítése igen beható és alapos tanulmány tárgyat

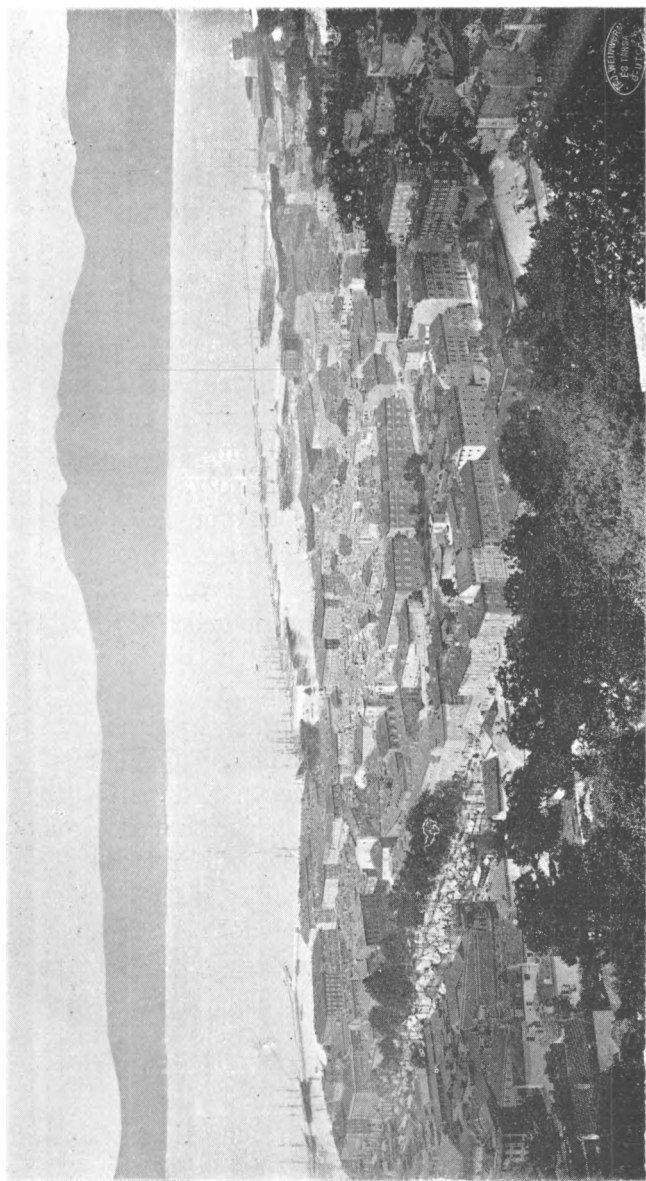
lakotta. A kikötő építési hivatal 5 különféle tervet készített erre, melyeket az illetékes és érdekelt körök minden irányban részletesen megtárgyalván, a hatodik megoldásban állapodtak meg. E megállapodás alapján készített terveket az 1888 július 7-én Fiumében ez ügyben tartott értekezlet — melyen a kereskedelmi és tengerészeti érdekeltség is résztvett — elfogadta.

Ezen terv szerint a Delta farakodóhely már munkában levő feltöltésének kiegészítésével, abból kiágazólag létesíttetnék a fakikötő, melynek keleti rakodópartja a Fiumára-csatorna balpartjának egyenes folytatásában épülne egy molóval, melyen túl a feltöltésből a Mária Terézia-molóval párhuzamosan ágazzék ki az új kikötő hullámgátja mintegy 315 *m* hosszúságban, hol a kikötő zárógátja ágazik ki belőle s innen még 90 *m* hosszúságban a tenger felé kihajló irányban folytatódik. A kikötő északi részén a nagykikötő és a Fiumára-csatorna közötti terület feltöltéssel kiegészítetvén, e helyen megfelelő rakodóparttal ellátott rakodóhely létesítését tervezték, melynek nyugati végén a Mária Terézia-moló töve 18 *m* szélességben átvágatván, ezzel egyrészt a két kikötő összeköttetését, másrészt a nagykikötő vizének felrissítését biztosítanák. A Mária Terézia-molónak az átvágáson túl kezdődő része az itt alkalmazandó forgóhíd céljaira kiszélesbíttetvén, ebből merőlegesen ágazik ki a szemben levő zárgáthoz hasonló zármoló, mely zármolók a kikötő bejáratát a hullámvész elleni védelem céljából 50 *m*-re szűkítik. A Fiumára torkolatánál a fakikötő és Delta közötti vasúti és közúti összeköttetést forgóhíd biztosítja.

A farakodóhelynek s ezzel kapcsolatos fakikötőnek ezen terveit a fent jelzett enquete mind tengerészeti, mind forgalmi szempontból a kívánalmaknak teljesen megfelelőnek nyilvánította.

Ezen terv szerint ugyanis:

1. A kikötő nyugodt vizekre teljesen biztosítva lesz;
2. A vízfelszín elegendő nagy arra, hogy a rakodó hajók a ki- és bemenő hajókat ne akadályozzák;
3. A vízfelszín, a rakodópartok s a farakhelyül szolgáló feltöltött terület közt az arány igen előnyös,



9. ábra. Fiume és kikötője 1905-ben.

mivel mind a rakodópartok, mind a rakodóhely kölcsönös kihasználása kellőleg biztosítva van;

4. A kikötő mind a rakodóhely, mind a rakodópartok tekintetében, megfelel a közel jövőben várható faforgalom kívánalmainak s a farakodóhely szükség esetén akadály nélkül bővíthető;

5. A vágányok a forgalom és a rakodás kívánalmaihoz mért célszerű elhelyezést nyerhetnek;

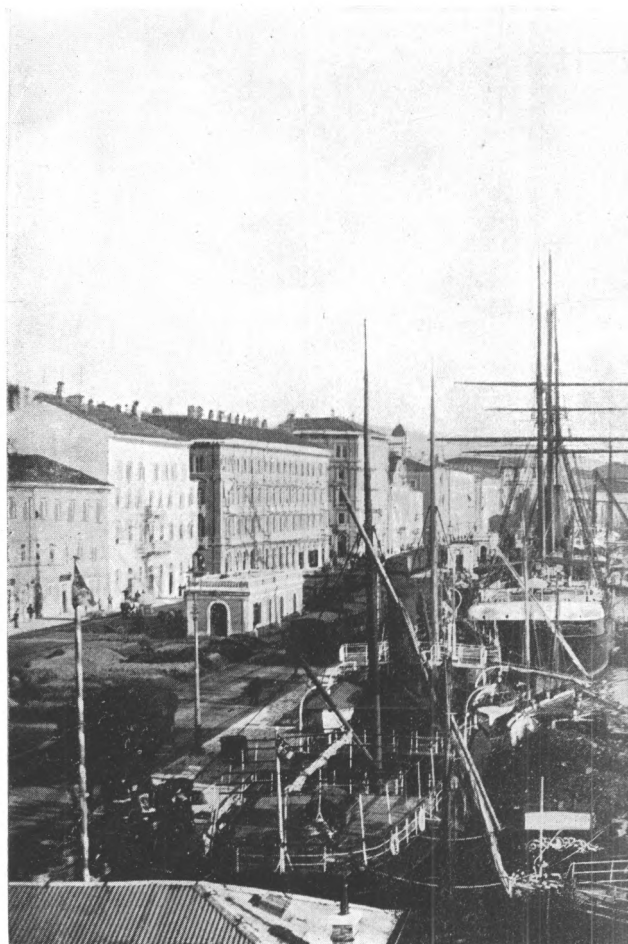
6. A Fiumára bejárata célszerűen van megoldva;

7. A nagy kikötővel tervezett összeköttetés szintén megfelelő.

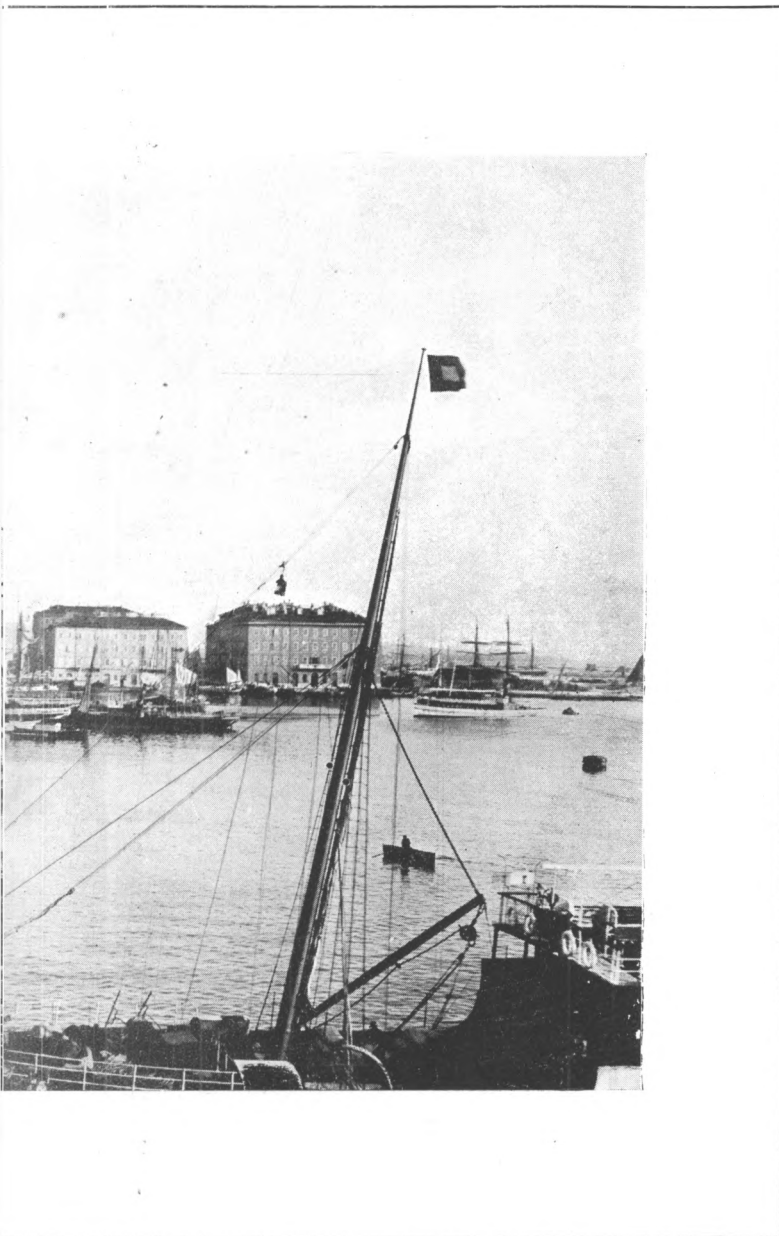
A kormány a farakodóhely s ezzel kapcsolatos fakikötő tervét ekként megállapítván s ezzel egyidejűleg a nagy-kikötő keleti rakodópartjának 20 *m*-rel leendő kiszélesbítését, a III. sz. rakodópartnak s a IV. sz. molónak a kiépítését valamint a Mária Terézia hullámgátnak 100 *m*-rel leendő meghosszabbítását is elhatározván, ezen mindössze 5,530.800 forintra előírányzott munkálatok végrehajtására a szerződést *Gregersen G.* és fiai és *Zimonyi, Schwarcz Ármin* és fia társvállalkozókkal 1888. évi június 12-én megkötötte s a munkálatokat azonnal meg is indították. A szerződésben befejezési határidőül 1894 december 31-ikét állapították meg.

Alig kezdték el ezeket a munkákat, a rendkívüli mértékben fokozódott faforgalom céljaira a Fiumaracsatorna és a Recina folyó közt feltöltött 105.618 *m*² területű Delta farakhely máris elégtelennek bizonyult. Ennek kiegészítése végett legcélszerűbbnek mutatkozott a Recina folyó balpartján elterülő csekély mélységű úgynevezett Brajdica területet feltölteni ami az 1890. és 1891. években egyelőre mintegy 45.000 *m*² kiterjedésben meg is történt. Ezt a területet a Delta farakodóhelylyel két híddal összekapcsolván, ezzel a fiumei faforgalom részére a további terjeszkedésnek tág teret biztosítottak.

E közben Fiume városa és tengeri kereskedelme igen nevezetes fordulóponthoz jutott, melynek jelentékeny befolyása volt a kikötő további fejlesztésére is. Az 1891. évi XVIII. t.-c. rendelkezése következtében ugyanis Fiuménak VI. Károly császár által engedélyezett és



11. ábra. A kikötő belső medencéje



Élisparthajózású hajók kikötő helye.

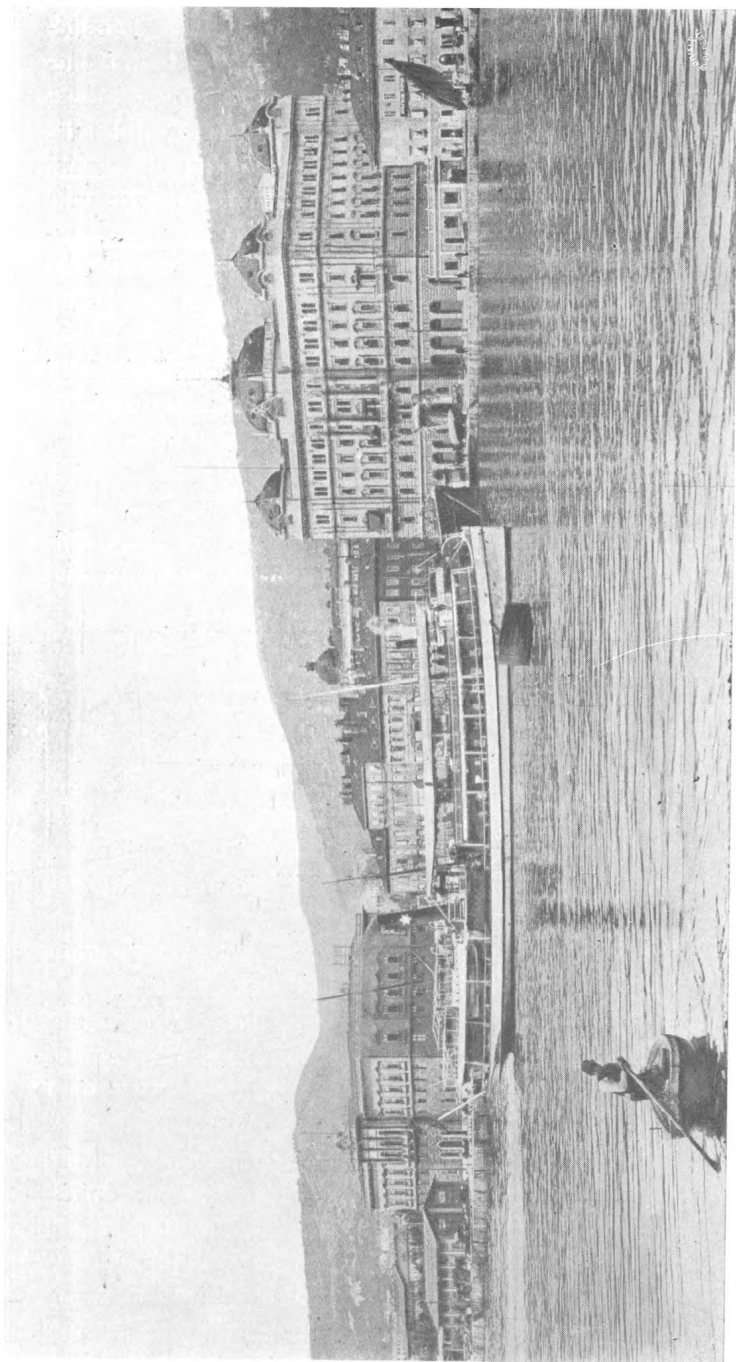
Mária Terézia királynő által megerősített szabadkikötői kiváltságát — 174 évi fennállás után — 1891. július hó 1-én a trieszti szabadkikötői intézménnyel egyidejűleg megszüntették s a fiumei szabadkikötő területet az osztrák-magyar vámterületbe bevonták. Minthogy pedig a fiumei szabadkikötő területének a vámterületbe leendő ezen beolvasztására az 1887. évi XXIV. t.-c.-kel érvényében meghosszabbított vám- és kereskedelmi szövetség IV. cikke a határidőt már 1889. évi december hó 31-ére tűzte ki s ez az 1889. évi XVI. t.-c. által lett csak 1901. évi július 1-ére elhalasztva, a kormány idejekorán előkészíthette azokat az intézkedéseket, melyek a szabad kikötő megszüntetésével a forgalom érdekében szükségeseknek mutatkoztak. Az e végből egybehívott szakértekezletek javaslatai alapján a kormány abban állapodott meg, hogy Fiumében a szabadkikötő pótlására a kikötői területek legnagyobb része jövőben is szabad területté (punto franco) nyilváníttassék, melynek határain belül a tengeri kereskedelmi forgalom korlátozás nélkül szabadon mozoghasson, egyúttal megállapították a punto franco legnagyobb és az akkori szükségletnek megfelelő határait.

Fiuménak, mint szabadkikötőnek ilyenén megszüntetése s ezzel a kikötői szabad területnek (a punto franconak) a belföldi vámterülettől való elkülönítése természetesen maga után vonta a kikötő és pályaudvar megfelelő kibővítésének a szükségét is, amivel különben némileg számolni kívánt már az a terv is, melynek fogantatását az 1888. év végén megkezdették.

A kikötő bővítése mellett azonban szükségesnek mutatkozott némely oly felszerelésről is gondoskodni, amelyek a kikötői hajóforgalom élénkítése szempontjából máris régen érzett szükségét alkották. Ezek egyike volt a kikötőnek villamos világítással való ellátása, míg a másik a kikötőbe jövő hajók javítására szolgáló úszó dokk beszerzése. A kikötő, valamint a raktárak s a rakodó hajók villamos világítása érdekében a tárgyalásokat az 1890. év végén indították meg s az erre vonatkozó szerződést a nemzetközi villamossági

társasággal, 1891-ben kötötték meg. A villamosvilágítást ugyanezen évi november hó 7-én helyezték üzembe. A kikötő területét és a rakodópartokat oszlopokon vagy a raktárak perron-födelén elhelyezett, egyenként 12 Ampères-es ívlámpások, a táruk külsejét a vasúti pályaudvar felé 16 gyertyafényű izzólámpások világítják meg, míg a táruk belsejében minden 20 m² területre egy hordozható 10 gyertyafényű izzólámpást rendeztek el; a rakodóhajóknak s azok belsejének is megvilágítására, a rakodópartok mentén külön hordozható ívlámpásokat alkalmaztak; végül a Mária Terézia hullámgát végén levő világító oszlopon pedig 2 db egyenként 100 gyertyafényű izzólámpást helyeztek el, a kikötő bejáratának jelzésére. A vasúti pályaudvart és tárházakat szintén ellátták villamos világítással. A kikötő és pályaudvar ezen világítási felszerelése sokat lendített a forgalom gyors lebonyolításán, mert lehetővé tette a hajók éjjeli ki- és berakodását. Ezzel kapcsolatban kell megemlékeznünk annak a vasszerkezetű világító toronynak a végleges elhelyezéséről is, mely azelőtt a Mária Terézia hullámgát végén volt fölállítva. A kikötőnek úgyszólván folytonos bővítése s a hullámgátnak ezzel járó meghosszabbítása ugyanis szükségessé tette, hogy a világítótorony, mely forgó lámpásával 18 tengeri mérföldre látható váltakozó fénykévekkel jelzi a kikötőt s adja emg az irányt az odatörekvő hajóknak, állandó helyen, a part megfelelő részén állíttassék fel, ami 1893-ban meg is történt.

A kikötőnek a hajósok által rég panaszolt hiánya volt, hogy ott — dokk nem lévén — a hajótesten a legcsekélyebb javítást sem végezhatték s e végből még a fiumei illetőségű hajóknak is külföldre kellett menniök. Az érdekelt köröknek régi kívánságuk volt, hogy Fiumében a hajók javítására sőt építésére megfelelő száraz dokk és hajógyár állíttassék fel, konkrét tervek is készültek erre, de az ezzel járó aránytalanul nagy beruházási és üzemi költségek miatt a terv nem volt megvalósítható. A kérdés beható tanulmányozása során azonban mégis sikerült erre nézve kielégítő megoldást találni, még pedig oly irányban, hogy úszó dokk s



10. ábra. A Szápáry- és Sanita-rakpart.

(A tengerészeti hatóság palotája.)

(Az „Adria“-palota.)

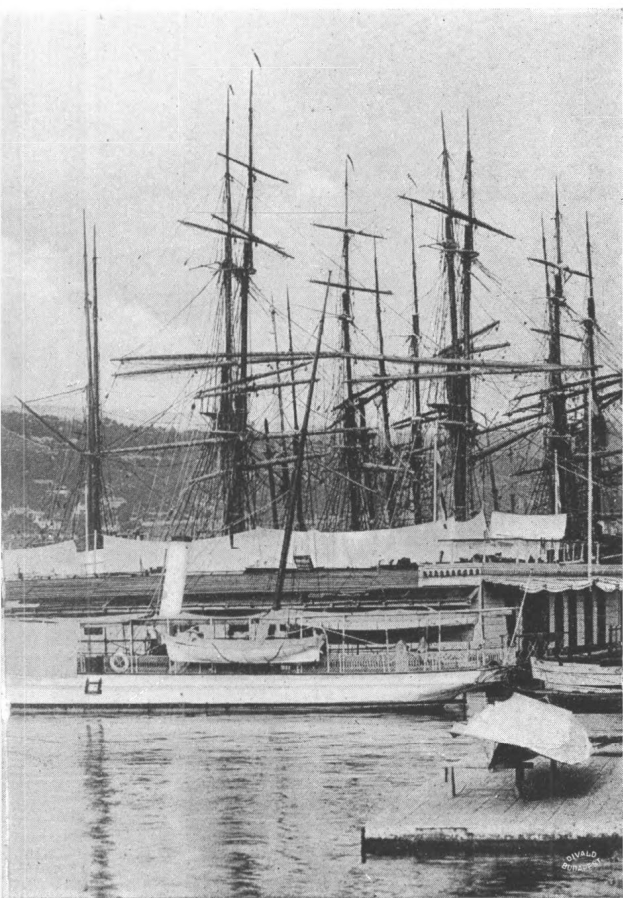
azzal kapcsolatos kisebbszerű hajógyári telep létesítésével mód nyújtassék egyelőre legalább a fiumei illetőségű hajók kívánalmaihoz mérten a hajók mindenmű javítására, sőt új hajók építésére is. Így jött létre a fiumei érdekeltek és a *Howaldt*-féle kielői hajógyári vállalat által megfelelő állami segélynek 10 évre való biztosítása mellett 1892-ben a fiumei dokk részvénytársaság nevű vállalat, mely kötelezettséget vállalt egy, esetleg két úszó dokk építésére és üzemben tartására s a Howaldt-cég által felállítandó és üzemben tartandó hajógyár létesítésére. Az erre vonatkozó szerződés 1893 április 22-én jóváhagyatván, a dokk építését, valamint a hajógyár céljaira szükséges terület feltöltését és a hajósikló építését a fiumei ú. n. bergudi területen késedelem nélkül megkezdették. A dokk már 1904 tavaszán elkészült s május 3-án üzembe is helyezték, míg a hajógyár ugyanezen év november hó 13-án kezdett dolgozni.

Tengeri áruforgalmunk e közben oly erőteljes lendületnek indult, hogy különösen az 1893. évi nagy forgalom idejében, amídön az évi áruforgalom az előző évi 750,000 tonnáról több mint egy millió tonnára emelkedett, már nemcsak a pályaudvar volt szűk, nemcsak a rakodóhelyek és tárházak voltak elégtelenek, de a punto franco terjedelme, sőt a rakodópartok is elégteleneknek bizonyultak a forgalom akadálytalan lebonyolítására.

Erre való tekintettel sürgősen kellett gondoskodni mind a pályaudvar, mind a kikötő megfelelő nagyobb arányú kibővítéséről, s az erre vonatkozó terveket még 1894. évben meg is állapították. Ezek szerint szükségesnek mutatkozott az államvasúti pályaudvarnak újabb feltöltéssel leendő kibővítése, a nagy kikötőben új rakpartok és mólók építése s ezeknek megfelelőleg a Mária Terézia hullámgát meghosszabbítása, raktárak építése, a fakikötőben az ú. n. Brajdica-farakhelynek további feltöltéssel leendő kibővítése s ott egy külön pályaudvar létesítése közvetlen összeköttetésben a károlyváros—fiumei vasútvonallal, végül a hajógyári telepnek az úszó dokk elhelyezése és üzemi céljaira külön ki-



12. ábra. A belső kikötő medencéje



Mária Terézia hullámgát tövénél.

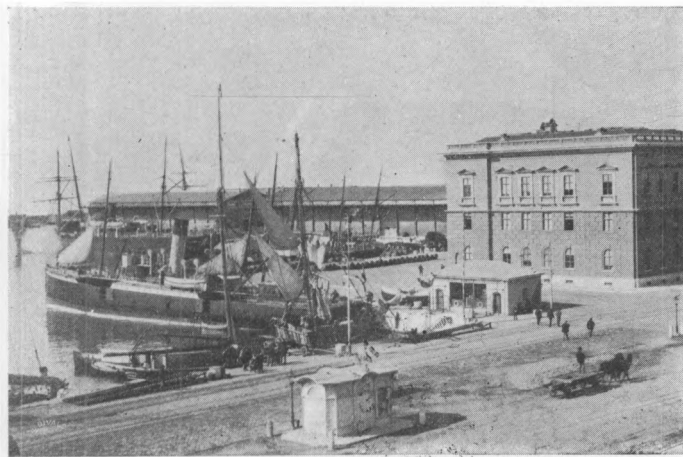


12. A Szápáry-rakp



kötő medencze építése. Ezeknek a munkálatoknak összes költségét 13.675,000 frtban irányozták elő.

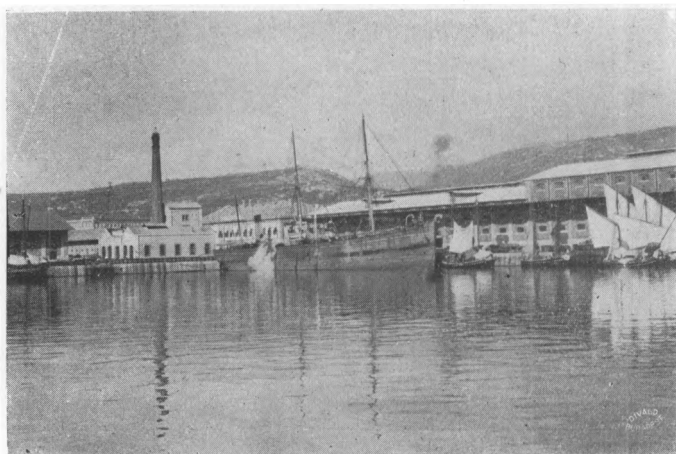
A forgalom nagy mértékű örvendetes emelkedése szükségessé tette, hogy ezen terv keretében a pályaudvar részleges kibővítésére szolgáló feltöltést a szükséges vágánnyal, egy nagyobb raktár építését, a kikötői vízvezeték létesítését s némely kiegészítő munkálatokat és kisebb építkezéseket már 1894-ben megindítsák, mely munkálatok 1.133,000 frt költséget ki-



14. ábra. A Sanita-rakpart a Zichy-moloval s a tengerészeti hatóság palotájával.

vántak. Ezen munkálatok közül különösen is kiemeljük a kikötőnek megfelelő vízvezetési hálózattal és felszereléssel való ellátását, amire éppen az 1894-ben beállott tűzvész szomorú tanúsága szerint a kikötő tűzbiztossága szempontjából igen nagy szükség volt. Ebben az évben ugyanis az egymás végtében épített VI. és VII. sz. nagy raktár a benne levő árukkal együtt a tűz martalékává lett. A támadt tűznek igen nagy erőfeszítést igényelt elfojtása halasztást nem tűrő intelmül szolgált arra, hogy a kikötő a város által 1893—1894. években létesített vízmű igénybevételével a városi vízvezeteki csőhálózathoz csatlakozó, de különben teljesen önálló vízvezetékkel s ennek kapcsán a tűzbiztossági követel-

ményeknek minden irányban megfelelő tűzoltási berendezésekkel láttassék el. Az ekként létesített vízvezetési csőhálózat a kikötő minden rakodó partja mentén és a molók és raktárak körvonalában akként van elhelyezve s a szabad területekre és a raktárakba is bevezetve, hogyha akár a rakodópart melletti hajón, akár a raktár vagy szabad terület bármely partján tűz üt ki, egyszerre 3—4 hidráns használható. Ezenkívül több nyilvános kút van a kikötő és pályaudvar területén felállítva, míg a hajók vízszükségletének fedezésére

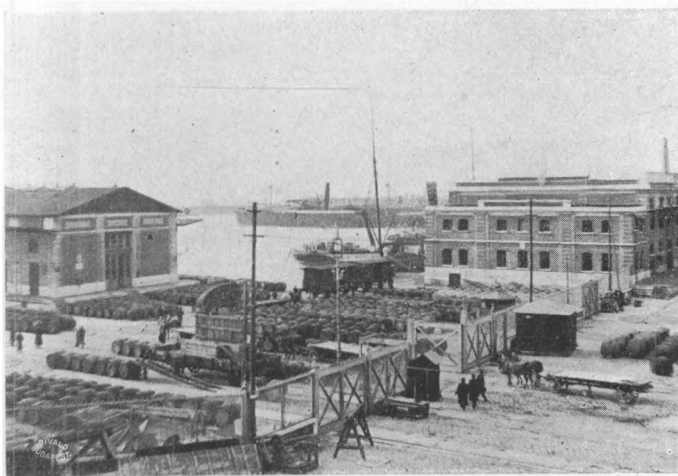


15. ábra. A kikötő második medencéje.

a rakodópartokon és molókon megfelelő számú, vízmérővel ellátott csapot rendeztek el, melyen a hajók a szükséges vizet megszabott díj mellett kapják.

Ezzel kapcsolatban a következő 1895—1896. években a kikötő részére külön tűzörséget szerveztek s a kikötő egész területére kiterjedő tűzjelző berendezést létesítettek, melynek célja a kikötő fontosabb pontjait egymás közt, a révhatárral, a városi tűzörséggel és a fiumei központi telefonállomással összekötni, hogy esetleges tűz kitörésekor azt a lehető leggyorsabban elfojthassák. A villamos tűzjelző-berendezés 42 km hosszú vezetékekkel köti össze a 3 központi főállomást a 8 kerületi és 4 melléktűzjelző állomással, valamint a városi telefon-

hálózattal. A 3 fő központi és 8 kerületi állomást egymással és a városi telefonhálózattal külön tűzjelző telefonok kötik össze; ezenkívül minden központi főállomást s a kerületi állomást városi telefontal szereltek fel, úgy, hogy a tüzet minden állomáson három különböző úton és vezetéken jelezhetik. A kikötői vízvezeték létesítésével s ezen tűzjelző berendezéssel a kikötőben keletkező tűzveszély elfojtására oly szerves intézkedéseket tettek, amelyek kellő megnyugvást nyújthatnak.

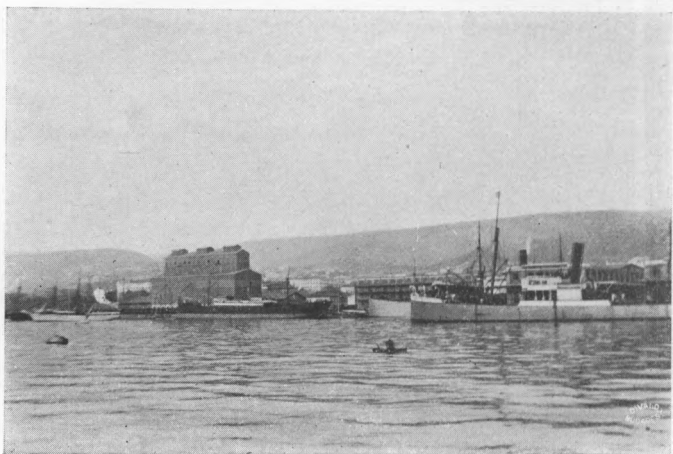


16. ábra. A Punto franco felső bejárata (a Zichy-molo tövéénél).

Az 1894. évben a kikötő és pályaudvar részleges kibővítése és felszerelése céljából létesített, s a fentiekben jelzett munkálatokkal csupán a már halaszthatatlanná vált szükségleteket elégítették ki s tengeri forgalmunk nagymértékű fejlődése multhatatlanul szükségessé tette, hogy a kikötőnek nagyobb arányú kibővítése a megállapított egységes terv keretében haladéktalanul megkezdessék.

Ehhez képest 1895-ben a Mária-Valéria molótól nyugatra a pályaudvarhoz csatlakozólag újabb feltöltés létesítéséhez fogtak s kapcsolatban az ekként eltöltött naszádkikötő helyett egy újnak az építését, továbbá a Mária Terézia hullámgát meghosszabbítását, az úszó

dokk részére — mely a kikötőben a hullámgát tövénél volt elhelyezve, de ott útjában volt a kikötői hajóforgalomnak — a bergudii hajóépítőteleppel kapcsolatban külön kikötőmedence létesítését, a leégett. VII. sz. tárház s a X. sz. egyemeletes raktár felépítését kezdték el. Mindezek a munkák még folyamatban voltak, amidőn sűrűszen szükségesnek mutatkozott a Brajdica-farakodóhelynek további 95,000 m^2 feltöltés létesítése által oly mértékű kibővítése, hogy ott külön pályaudvar legyen létesíthető a kizárólag farakományt száll-



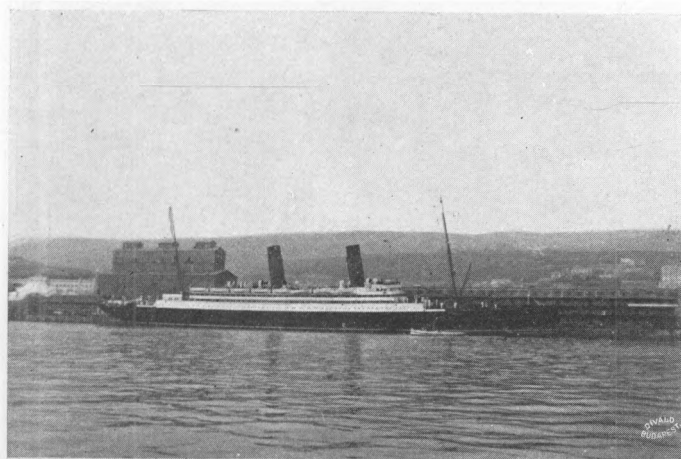
17. ábra. A Ferenc-Salvator-rakpart.

lító vonatok rendezésére, a faanyag megfelelő raktározására, még pedig akként, hogy ez a pályaudvar a kárályváros—fiumei vasútvonallal közvetlen kapcsolatban legyen, mi célból a kiágazó vágány részére — a rendkívül nagy pályaszín-különbség kiegyenlítésére — egy csigavonalban vezetett alagút építése vált szükségessé. Ezt a munkát az 1897. év második felében kezdték meg s 1899. év végére elkészítették. Ezáltal a fiumei pályaudvar a tömeges faforgalomtól mentesítve lett s így a rendes teherforgalomban eddig gyakrabban előfordult torlódásokon is nagy részben segítve lön.

E közben 1898. évben elkészültek a nagy kikötő bővítésére és felszerelésére 1895-ben megkezdett mun-

kálatok, valamint a dokkmedence, melybe az úszó-dokkokat át is helyezték, úgyszintén felépült a leégett két nagy tárház s a X. sz. egyemeletes raktár, 1898-ban pedig megkezdték az importtár folytatásában egy újabb három emeletes nagy tárház építését.

Az 1898. évben tengeri áruforgalmunk lebonyolításának egy fontos tényezője létesült, t. i. a *fiumei nyilvános raktárrészvénytársaság*, melyre az összes kikötői és a vasuti raktárak kezelését szerződésileg átruházták, olyformán, hogy a kereskedelmi miniszternek



18. ábra. A „Caronia” kivándorlási hajó.

az egész raktári üzlet, tehát mind a kezelés, mind a díjszabás tekintetében a legmesszebbmenő befolyást biztosítottak.

Tengeri áruforgalmunk állandó emelkedése mind a raktárak és rakodóhelyek, mind a rakodó-partok tekintetében folyton fokozódó követelményeket támasztván, gondoskodni kellett arról, hogy a kikötő a Mária Valéria - molótól nyugatra újabb medencével, megfelelő rakodóparttal és zármolóval s a Mária Terézia hullámgátnak kellő meghosszabbításával kibővíthessék. Ennek a munkacsoportnak egy része, t. i. a 360 m hosszú rakodópart már 1900. és 1901. években felépült, míg a kapcsolatos többi munkálatok a közben

beállott parlamenti zavarok és többszöri kormányváltás következtében csak az 1904. évi XIV. t.-c.-kel engedélyezett nagy beruházási hitel engedélyezése után, annak keretében voltak az 1904. év végén megindíthatók s befejezésüket az 1908. évre vették kilátásba. Ugyanezen t.-c.-kel a fiumei pályaudvar felszerelésére s új tárházak építésére is 5 millió 200.000 k. engedélyeztetvén, a közelebbi időben ezirányban is nagyobb munkálatok kerülnek kivitelre.

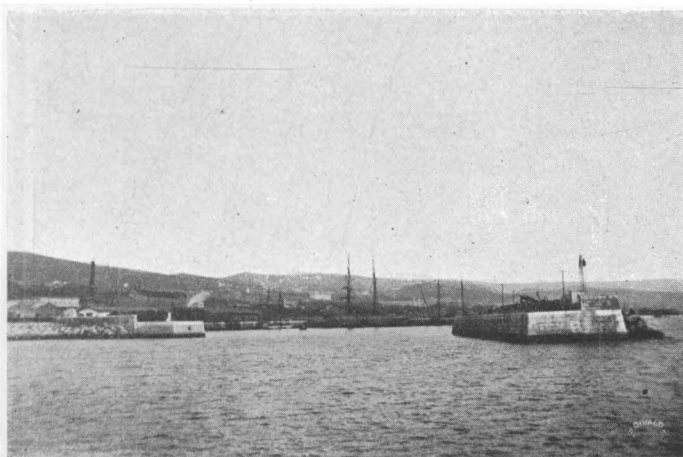


19. ábra. Kivándorlók hajóra szállása.

Időközben a dokkmedence kiegészítésének a szükségé is felmerült, mivel a medence erősebb sirocco-viharok alkalmával ki volt téve a hullámnásznak, ami a dokkolást könnyen veszélyessé tehetette. Mivel pedig 1900-ban a második — kisebb — dokk is elkészült, a kettőnek összekapcsolásával már 100 *m* hosszú nagyobb hajók is dokkolhatók lévén, ezek dokkolása megkívánta a dokkmedence nyugodt víztükrének kellő biztosítását, ami az e célra az 1900. évi XXX. t.-c.-kel engedélyezett 1,700.000 k. külön hitel terhére a medence hullámgátjának 200 *m*-rel való meghosszabbításával az 1901—1902. években meg is történt.

Amikorra ez elkészült, a dokk-társaság állami segé-

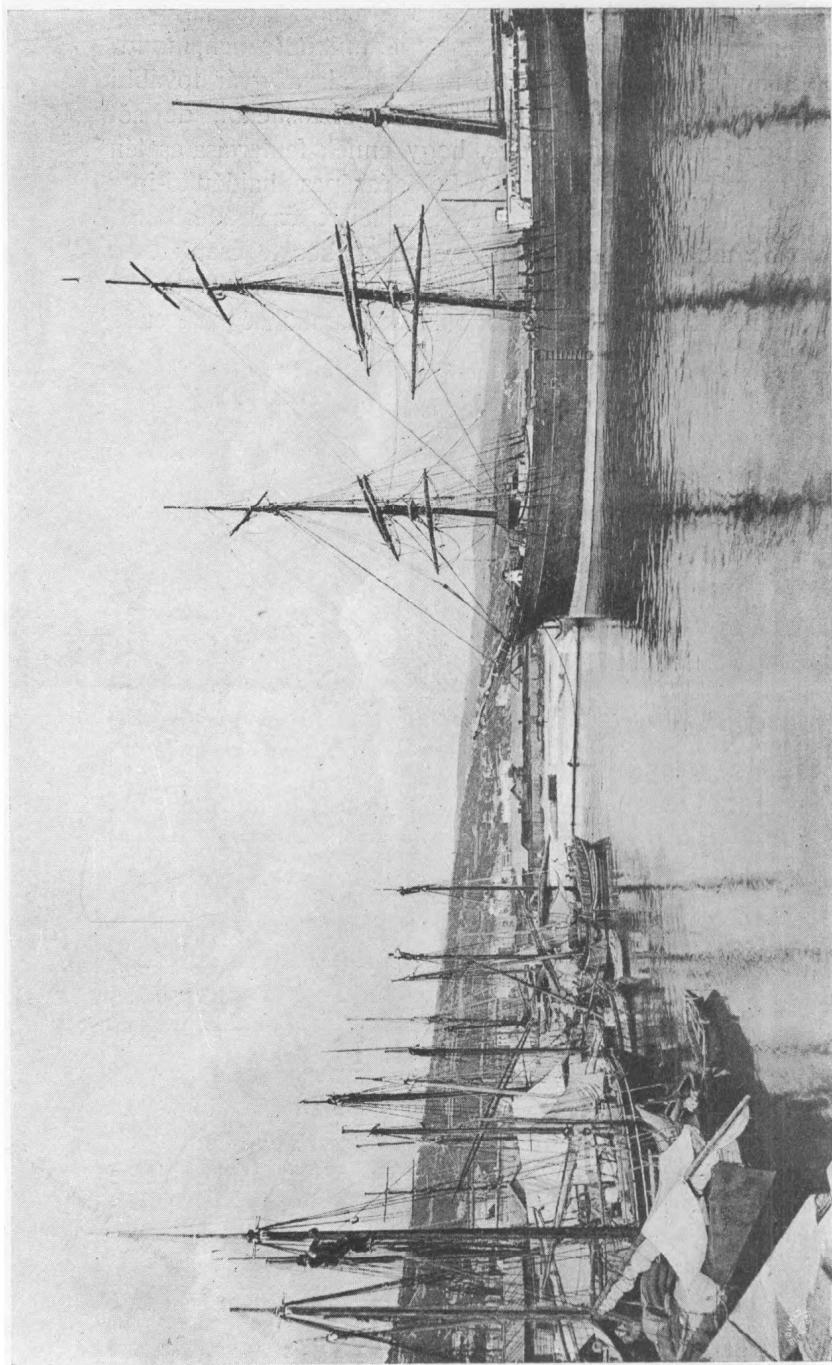
lyezésére vonatkozó szerződés éppen le is járt s a kormány a Howaldt-féle hajógyár működésében, mondhatnók inkább pangásában, nemcsak a gyár további fejlődésére nem látván semmiféle biztosítékot, de sőt úgy levén meggyőződve, hogy ennek fentartása esetén Fiumében egészséges és fejlődésképes hajóépítő-ipar létesülése nem is remélhető: a lejárt szerződést nem hosszabbította meg, hanem e tekintetben teljesen tabularasat teremtvén, elhatározta egy modern szerkezetű kettős kapcsolt acél úszódokknak államköltségen leendő



20. ábra. A Baross-kikötő.

építtetését s arra a terveket az ilyen szerkezetek tervezése tekintetében elsőrangú, világhírű *Clark és Standfield* angol céggel 1904. és 1905. években elkészíttette, egy nagyobb szabású hajógyár létesítésére nézve pedig ugyancsak 1905-ben a budapesti *Danubius* hajó- és gépgyár r.-társasággal lépett szerződésre, mely cég kötelezettséget vállalt oly hajó- és gépgyár létesítésére és üzemben tartására, melyben mind kereskedelmi, mind hadihajók, az azokhoz szükséges kazánokkal, gépekkel és egyéb felszerelésekkel építhetők legyenek.

A fiumei kikötő és pályaudvar az alatt a három évtizedet meghaladó idő alatt, amidőn a magyar kor-



21. A Baross-kikötő.

mány Fiuménak Magyarország tengerentúli kereskedelme gócpontjává tétele végett az első lépéseket megtette, úgyszólván évről-évre nagyobb és nagyobb arányokban bővített és ma már jóval meghaladja a 70 millió koronát az az összeg, melyet az állam e célra kiadott.

Az ekként kiépített kikötő három részből áll, úgymint: a nagykikötőből, a Baross Gábor-fakikötőből a Fiumara-csatornával és a kőolaj kikötőből, melyek mindegyike a hullámvész ellen hullámgátakkal van megvédve.



22. ábra. A Fiumara-csatorna.

A *nagykikötőt*, a Mária Terézia-moló (hullámgát) védi, melynek hosszúsága az átmetszéstől számítva 1378 *m*. E molónak 300 *m*-rel leendő meghosszabbítása folyamatban van.

A nagykikötőben vannak a következő molók és rakodópartok, nevezetesen:

a) *molók*: 1. Dániel-moló 45 *m* hosszú és 15 *m* széles;

2. Adamich-moló 75 *m* hosszú és 20 *m* széles;

3. Zichy-moló 150 *m* hosszú és 80 *m* széles;

4. Rudolf-moló 210 *m* hosszú és 80 *m* széles;

5. Mária Valéria-moló 120 *m* hosszú és 80 *m* széles;

Az innen kezdődő 360 *m* hosszú rakodópart végében

az 50 *m* széles és 160 méter hosszú zármoló/építése folyamatban van.

b) rakodópartok: 1. Keleti-rakodópart és digató 252 *m* hosszúsággal;

2. Lidó-rakodópart 95 *m* hosszúsággal;

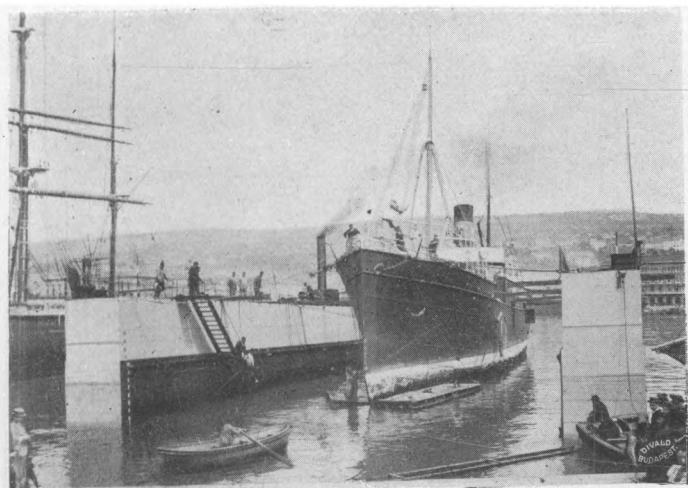
3. Szapáry-rakodópart 214 *m* hosszúsággal;

4. Sanitá-rakodópart 147 *m* hosszúsággal;

5. Stefánia-rakodópart 250 *m* hosszúsággal;

6. Ferenc Salvátor-rakodópart 360 *m* hosszúsággal;

7. Ujrakodópart 360 *m* hosszúsággal.



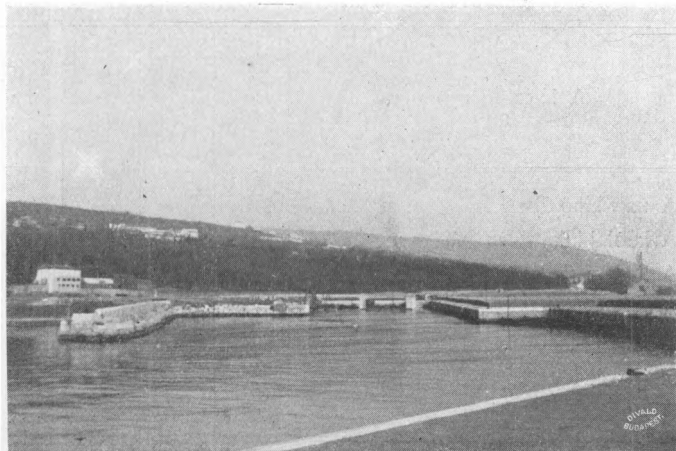
23. ábra. Első dokkolás az úszó dokkban 1894. május 3.

Ezek szerint a nagykikötő összesen 3114 *m* rakodóparttal és 41⁸ hektár vízfelszínnel bír.

A molók és rakodópartok közül a Dániel-moló, az Adamich-moló, Lidó-part és a Szapáry-rakodópart egy kis része, összesen 420 *m* rakodóparttal, ahol közvetlenül a parttal mellett a víz mélysége 3⁵—5⁸ *m* és így csak kisebb hajók kikötésére, a többiek pedig 6⁵—7⁵ *m* vízmélységgel nagy hajók, kikötésére használhatók s tényleg azok használják is. A nagykikötőben a vízmélység 35 *m*-ig terjed.

A *Baross Gábor-fakikötő a Fiumára-csatorna kikötővel*. E kikötőt, mely kizárólag farakodásra épült, a

nagykikötővel egy 18 m széles és forgóhiddal áthidalt $8\frac{1}{2}\text{ m}$ mély csatorna köti össze s 420 m hosszú hullámgát védi meg, melyből 310 m -t rakodópartul használnak. Azonkívül e kikötő egy 65 m hosszú és 8 m széles zárógáttal és 65 m hosszú és $8\frac{1}{4}\text{ m}$ széles zárómolóval bír. Bele nem értve a Fiumára-csatorna kikötőt, a rakodópartok összes hosszúsága 1260 m , a rakodóterület $1\frac{7}{10}$ hektár, a vízfelszín $6\frac{1}{2}$ hektár, s az előkikötő $3\frac{1}{2}$ hektár. A rakodópartok mellett a vízmélység $6\frac{1}{2}$ — $7\frac{1}{2}\text{ m}$ lévén, a Baross-fakikötő nagy hajók kikötésére is szolgál. A Fiumára-csatorna kikötő 500 m



24. ábra. A bergudi dokk-medence.

hosszú és 43 m széles; rakodópartja 970 m , vízfelszíne $1\frac{7}{10}$ hektár, átlagos vízmélység $4\frac{1}{2}\text{ m}$ s csak kis hajók kikötésére szolgál.

A *kőolaj-kikötő* 250 m hosszú hullámgáttal, 340 m hosszú rakparttal és $1\frac{9}{10}$ hektár vízfelszínnel bír. A rakodópartok mellett a vízmélység $6\frac{1}{2}\text{ m}$, mely a kikötő medencében 22 m -ig növekedik.

A *naszád-kikötő* a cs. és kir. haditengerészeti Akadémia céljaira épült 90 m hosszú partfallal, 82 m hosszú hullámgáttal és $0\frac{1}{4}$ hektár vízfelszínnel.

A *dokk-kikötő* a bergudi hajópító telepen épült 150 m

hosszú és 60 *m* széles medencével, 375 *m* rakodóparttal és 260 *m* hullámgáttal.

Nyílt rakodóhelyül, illetőleg a faküldemények raktározására, a Baross Gábor-fakikötő mellett feltöltött Delta farakodóhely és a Fiumára folyó balpartján feltöltött Brajdica farakodóhely, továbbá a kikötők szabad területei szolgálnak, melyek összes kiterjedése 18 $\frac{3}{4}$ hektár, s befogadóképessége 5660 vasúti kocsirakomány.

A forgalom céljaira szolgáló rakodópartok, hullámgátak, vízfelszín, épületek vágányok, utak, valamint a kezelő helyek számára feltöltött területek kiterjedése, a kikötők és pályaudvar területén a következő:

A létesítmény neve	Rakodópart <i>m</i>	Hullámgát <i>m</i>	Vízfelszín <i>ha</i>	Feltöltött terület <i>ha</i>
A nagykikötőben	3434	1378	41 \cdot 8	12 \cdot 03
A kőolaj-kikötőben	340	250	1 \cdot 9	4 \cdot 27
A Baross Gábor-fakikötőben	1260	110	0 \cdot 5	1 \cdot 75
A Fiumára-csatornakikötőben	970	—	1 \cdot 7	0 \cdot 58
A naszád-kikötőben	90	82	0 \cdot 1	0 \cdot 27
Hajógyár-telep és dokkmedence	375	260	1 \cdot 8	3 \cdot 21
Pályaudvar, beleértve a Delta és Brajdica farakodóhelyeket	—	—	—	38 \cdot 11
Összesen	6169	2080	53 \cdot 8	60 \cdot 20

A Brajdica farakodóhelyre a vonatok a nyílt pályáról való kiágazással egy körbemenő alagúton érkeznek be. Az ily fával megterhelt vonatokat a buccarii állomáson állítják össze.

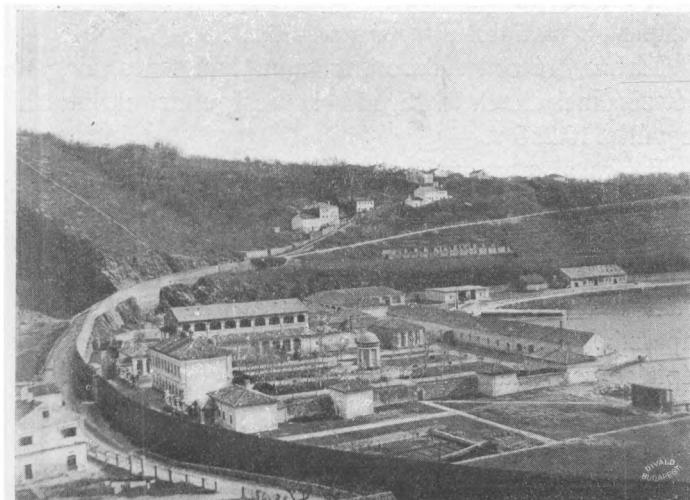
A kikötő befogadó képessége. A fiumei nagykikötő rakodópartjai mellett elhelyezhető 26 nagy gőzös és 5 kisebb parti gőzös, valamint 40 vitorlás hajó.

A kőolaj-kikötőben rakodhat 6 hajó, a Fiumára-csatornában 80 parti vitorlás számára van hely, míg a Baross Gábor-fakikötőben kiköthet 9 nagy és 5 kisebb gőzhajó. A kikötőben 12 úszó (bója) van elhelyezve, melyek szükség esetében kettős sor alakítását is bizto-

sítják. Ezen úszókon kívül a nagykikötőben még 7 úszó van, melyek célja a hajók műveleteit könnyíteni. Az előkikötőben 10 úszó van elhelyezve.

A kikötő-bejáratok méretei. A nagy kikötő bejárata 225 *m* széles 33 *m* mély; a Baross Gábor-fakikötő bejárata 50 *m* széles és 20 *m* mély; a kőolaj-kikötő bejárata 50 *m* széles és 24 *m* mély.

A bergudi dokkmedence 45 *m* széles, 8 $\frac{1}{4}$ *m* mély és a naszád-kikötő 10 *m* széles, 4 $\frac{1}{2}$ mély.



25. ábra. A martin-schizai vesztegintézet.

A kikötő építésére, az egész építési időszak alatt, vagyis 1872—1905. évi szeptember hó végéig fordított alább felsorolt főanyagok mennyiségei némi fogalmat nyújtanak az építés kiterjedéséről és nagyságáról. Ezen idő alatt felhasználtak 22,446.437 *t* feltöltő és kőhányó anyagot, teljesítettek 343.588 *m*³ kiemelést és kotrást, felhasználtak a partfalak alapfalaiban 193.945 *m*³ mesterséges zömöt, ugyanott 25.453 *m*³ szantorint és cement bétont, készítettek 78.951 *m*³ burkolt és természetes kőfalazatot, elhelyeztek 7.466 *m*³ faragott követ, készítettek 97.740 *m*² kövezetet, felhasználtak 177 $\frac{1}{2}$ *t* öntött vasalkotórészt, felhasználtak 201 $\frac{1}{2}$ *t* kovácsolt vasalkotó-

részt, alkalmaztak $1,467\ m^3$ cölöpöt és teljesítettek $13.136\ m$ cölöp beverést.

A Brajdica feltöltés, a táarak és a szabad rakodóhelyek a Fiumei nyilvános raktár-részvénytársaság kezelésében vannak, mely vállalat kezeli a vasúti raktárakat is. A tengeren elszállítandó vagy érkezett áruk raktározására a punto frankóban ezidőszereint 17 tárház és 12 ideiglenes fabarak létezik. Ugyancsak a punto-frankóban épült gabona-elevátor 1000 kocsirakomány befogadó képességgel bír.

A kikötőnek vámterületi részén egy tárház, a Sanitá rakparton továbbá egy vámtár létezik.

Tárház, részint falazott, részint ideiglenes tár, 49 létezik, melyeknek befogadó képessége az elevátorral együtt $116.256\ t$.

E táarakat egyrészt egymásközt és a m. kir. államasutak pályaudvarával vasúti vágányok kötik össze, másrészt a hajóállások közvetlen közelében vannak, mi az áruknak a táarakba, vagy ezekből a hajókba való rakodását megkönnyíti, gyorsítja és a helyi költségeket apasztja. A legközelebbi jövőben több nagy tárház építése van kilátásba véve, a legmodernebb berendezésekkel s a ki- és berakodás céljaira szolgáló elektromos darukkal, liftekkel stb. felszerelve.

A szabadban elhelyezhető áruk és különösen a fémek raktározására első sorban a Deltán, a Brajdicán és Baross Gábor-fakikötőben, továbbá a nagy-kikötő és a pályaudvaron levő szabadhelyek szolgálnak, melyek összesen 11.32 hektárnyi tiszta rakodó területet adnak s azon elhelyezhető 8350 vasúti kocsirakomány.

A kikötőnek a rakodás céljaira szolgáló darukkal leendő rendszeres felszerelése a legközelebbi jövő fontos feladatai közé tartozik. Jelenleg a súlyosabb áruk rakodására csupán három álló darú szolgál $1\frac{1}{2}$, 2 , illetőleg $10\ t$ emelő erővel. Azonkívül van a kikötőben egy uszó gőzdarú, melylyel $60\ t$ -nyi súlyok emelhetők.

A kikötőnek úgyszólván szerves tartozékát alkotja a Fiumétól mintegy $6\ km$ -re, az északkelet és délnyugat felől magas sziklafalakkal övezett, észak felől egy kis völgy által határolt martinschizai öbölben fekvő

vesztegzári kikötő, melyet már a múlt század elején, sőt régebben is használtak szükségbeli kikötőnek, míg nem a fiumei Lazaret megszüntetésével az 1824—1833. években ebben a mintegy 600 *m* széles és 3000 *m*-re benyúló öbölben külön kikötőt s az ezzel kapcsolatos területen egy vesztegzári intézetet állítottak fel, melyet a száraz felől magas kőfal vesz körül. A kikötőnek 350 *m* hosszú falazott rakpartja van s ezen kívül egy 30 *m* hosszú kőmoló szolgál a kisebb hajók kikötésére; míg a nagyobb hajók az öbölben horgonyoznak. A vesztegintézet 1899. óta úgy van berendezve és felszerelve, hogy bárminő ragályos betegséggel fertőzött hajó kezelésére alkalmas.

Míg a kikötő a forgalmi szükségletek folytonosan fokozódó nyomása alatt *Hajnal* Antal tervei szerint s gondos és szakavatott vezetése mellett ekként kiépült, tengeri áruforgalmunk oly rohamosan emelkedett, hogy különösen az áruk elhelyezése és raktározása tekintetében sürgősen kellett ideiglenes jellegű faszínek felállításával a raktár hiányán segíteni. Ez — különösen a nagy tárházak igen jelentékeny költségeire s a raktárak szaporításának folyton megújuló sürgős szükségére való tekintetből — az idők folyamán szinte rendszerré fejlődött ki. Ez az egyik főoka annak, hogy a fiumei kikötő mind a megfelelő raktárak, mind a szükséges gépezeti felszerelések tekintetében messze mögötte marad a modern kikötőknek s ez irányban a teendőknél hosszú sora vár megvalósításra, ha azt akarjuk, hogy a forgalom gyors, olcsó és kényelmes lebonyolításának modern eszközei: a megfelelő raktárak, emelődarúk, elevátorok stb. itt is rendelkezésre álljanak.

Tengerentúli forgalmunk jövő fejlődését tekintve — amire azonban a statisztika törvényei szerint matematikai pontossággal lehet és kell is számítanunk — a fiumei kikötőnek oly nagyobb arányú kibővítésére van szükség, mely teljesen számol egyrészt a tengeri hajózás terén a tapasztalatok szerint várható nagyobb lendülettel s azzal az irányzattal, mely a hajók nagyságának úgyszólván évről-évre fokozódó mértékében nyilvánul, másrészt azokkal a követelményekkel, melve-

ket a forgalom az árúk természetének, rendeltetésének megfelelő raktározása és kezelése, gyors, olcsó és megbízható ki- és berakása stb. tekintetében teljes joggal támasztanak. Hogy mindennek Fiumében is eleget tehessünk, a kikötőt akként kell kibővíteni és felszerelni, hogy egyrészt a parti forgalom lehetőleg elkülöníttessék a nagy világforgalomtól, másrészt, hogy ez utóbbi a forgalom irányának és természetének megfelelően tagozódhassék, a kikötő oly nagyobb méretű molókkal láttassék el, amelyeknél a legnagyobb tengerihajók is kényelmesen kiköthessenek, s ezek a molók s a velük kapcsolatos rakodópartok oly nagyobb rak-tárakkal, a partok és raktárak oly méretű és számú rakodókészülékekkel láttassanak el, hogy a legnagyobb hajók is a lehető legrövidebb idő alatt ki- vagy berakodhassanak, s az árúknak a raktárakban való gyors és kényelmes elhelyezése, kezelése is minden irányban biztosítva legyen. Ha aztán egy ilyen terv minden mértékadó tényező alapos megfontolásával és számbavételével meg van állapítva, akkor igyekezni kell ezt fokozatos egymásutánban ugyan, de oly mértékben megvalósítani, hogy a forgalom fejlődésével az annak akadálytalan lebonyolítására szükséges eszközök már mindenkor rendelkezésre álljanak, s e tekintetben nem szabad sem kishitűnek, sem szűkmarkúnak lenni, mert az ilyen látszólagos s talán némelyeknek szinte tetszetős mérséklet és takarékoság rendesen megboszulja magát s oly károkat okoz, melyek utólag még áldozatok árán sem hozhatók helyre.¹

¹ A kereskedelemügyi miniszter tengerentúli forgalmunk nagyobb arányú fejlesztése céljából elhatározta a fiumei kikötőnek további kiépítésére s annak a modern forgalmi követelményekhez mért berendezésére és felszerelésére egy oly alapvető terv készítését, mely egységes egészet alkotva, fokozatosan lesz a szükséghez mérten megvalósítandó. Ennek a közforgalmi és közgazdasági szempontból nagyfontosságú tervnek az elkészítésével a miniszter úr e mű szerzőjét bízta meg, aki a szükséges előmunkálatokat már meg is kezdte. A tervek annak idején a legilletékesebb hazai és külföldi szakértők bírálata alá fognak bocsáttatni, esetleg törvényhozási úton fognak véglegesen megállapíttatni.

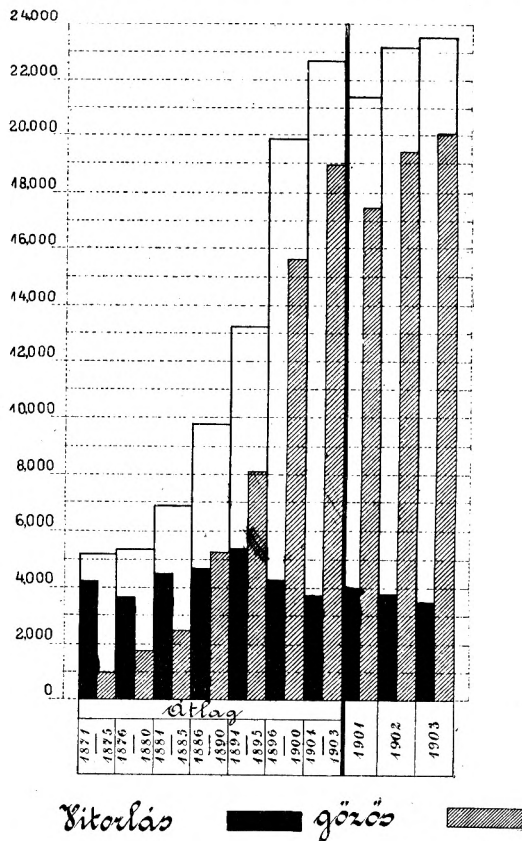
V. FEJEZET.

Hajóépítés. — Fiume hajóforgalma. — Az Adria magyar tengerhajózási társaság alapítása és fejlesztése. — Az osztrák Lloyd tengerhajózási társaság. — Parthajózási vállalatok. — A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Társaság. — A Magyar Keleti Tengerhajózási Társaság. — Egyezmény az osztrák Lloyddal. — A tengeri szabadhajózás. — Kivándorlási hajójáratok Fiume és New-York között. — A magyar kereskedelmi tengerészet.

Amíg a fiumei kikötőnek a fentiekben vázolt nagyarányú kiépítése folyamatban volt, tengeri hajózásunk is teljes és gyökeres átalakuláson ment keresztül. Ez a korszak összeesik ugyanis azzal a világszerte megnyilvánult átalakulási folyamattal, mely a gőzhajók mind nagyobb és nagyobb arányú fejlődésével és térfoglalásával a vitorláhajók szinte rohamos háttérbe-szorítását vonta maga után.

A magyar tenger mellék és Fiume vitorlahajózása és nagy hírnek örvendett hajóépítése, mely évszázadok viharai és változó konjunkturái között a parti lakosságot nemcsak rendszeres foglalkozáshoz, de jóléthez és vagyonhoz is juttatta, különösen a múlt század 70-es éveitől feltartóztathatatlan hanyatlásnak indult. Pedig nem is olyan régen, még a múlt század második s jórészen a harmadik negyedében is mind Buccari és Portoré, mind különösen Fiume partjain a kisebb-nagyobb vitorlások egész sora volt mindig munkában, s a negyvenes években a magyar tenger melléki hajóépítőipar szinte nagy lendületnek is indult s az 1840-től 1859-ig terjedő 20 év folyamán magában Fiumében 12—35 hajó épült évente s pl. 1855-ben az ott épített hajók értéke meghaladta az 1 millió frtot. Még 1862-ben 12 hajóépítő-telep volt Fiumében mintegy 50.000 m² területen, 150 munkással; ezek azonban a 70-es évektől kezdve a kikötő és pályaudvar kiépítésének előhala-

dásával úgyszólván lépésről lépésre hátrább és/hátrább szorultak s 1883-ban az utolsó is megszűnt létezni. Pedig, hogy mily jelentékeny tényezők voltak ezek Fiume életében, azt megítélhetjük abból az elég sokatmondó adatból, hogy az 1838-tól 1882-ig terjedő 50 év

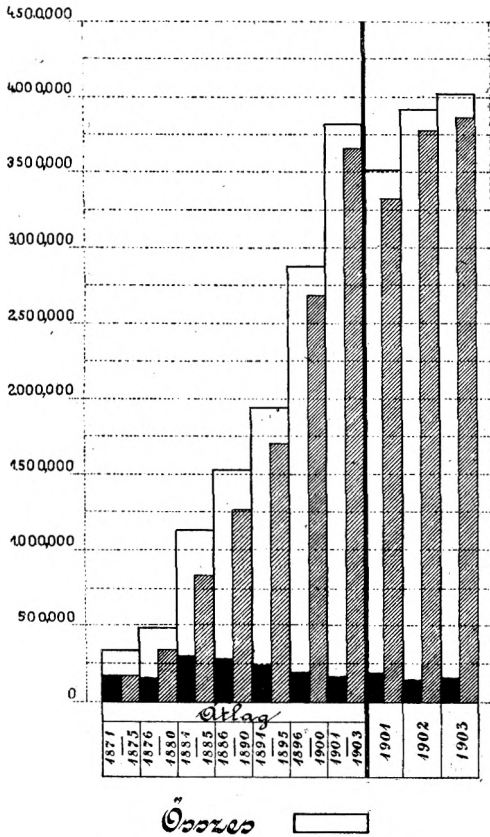


A hajók száma.
26. ábra. A fiumei kikötő hajóforgalma 1871—1903.

alatt Fiumében 640 hajó épült összesen 220.000 tonna tartalommal, melyek értéke meghaladta a 20 millió forintot.

Még 1867-ben is 13 hajóépítő-telep volt Fiumében melyeken az 1871. év végéig évente 20—25 vitorlás-hajó épült egymillió forint értékben. 1871-ben hajó- és gépgyár is létesült Fiumében, *Stabilimento Tecnico*

Fiumano néven, amely gőzhajókat is épített, de a gyár minden segély nélkül, egészen magára hagyatva a kezdet nehézségeit leküzdeni nem tudta s 1873-ban beszüntette működését. Az 1867—1883. közötti 17 év



A hajók regiszter tonnatartalma.

27. ábra. A fiumei kikötő hajóforgalma 1871—1903.

alatt a fiumei hajógyárakban összesen 190 vitorláshajó, 6 kisebb gőzhajó s 42 naszád épült, összesen 88.738 tonnátartalommal, tizenegymillió 192.675 frt értékben.

A mult század elején Fiume hajóforgalma fő részben csak az osztrák (trieszti és velencei stb.) s a dalmát kikötőkre és közeli szigetekre szorítkozott s az összes forgalomnak több mint 80%-a ezekre esett; az olasz

kikötőkkel aránylag szintén meglehetősen élénk forgalma volt Fiuménak s ezeken kívül alig néhány — átlag 50 — 200 tonnás angol, görög, török, orosz és spanyol hajó fordult meg évenként kikötőnkben.

A kikötő forgalma lassan bár, de — egyes visszaesésektől eltekintve — folytonosan emelkedett s a tengeri forgalomban a távolabb fekvő országokkal is összeköttetéseket létesített. Így 1820-ban már 2 svéd-norvég hajó (165 és 228 *t*-ás) is befutott rakománnyal kikötőnkbe s az egyik megrakodva, a másik üresen távozott. 1821-ben egy 303 *t*-ás dán hajó jött rakománnyal s a forgalom kezd kiterjedni Franciaország középtengeri kikötőire, Portugálra és gyarmataira, sőt a Fekete-tengerre is. Svéd- és Norvégországgal egy-két nagyobb (200—350 *t*-ás) hajó állandó forgalmat tart fenn; majd bevonja forgalmi körébe Belgiumot, sőt 1834-ben már az Északamerikai Egyesült Államokat is, úgyszintén az al-Dunát, illetőleg Oláhországot, majd 1838-ban Hollandiát is. 1838 jun. 10-én jelenik meg a kikötőben az első gőzhajó, egy fejedelmi yacht, melyen a szász király érkezett, míg az első kereskedelmi gőzös — a trieszti osztrák Lloyd gőzhajózási társaságnak ekkor történt megalakulásával — 1841-ben jelent meg először Fiumében, amidőn ugyanis az osztrák és dalmát kikötőkkel rendes gőzhajóáratokat indítottak meg; ebben az évben 17 gőzhajó futott be a fiumei kikötőbe. 1845-ben már Braziliába, Argentiniába és Chilibe is vitt rakományt két (141 és 386 *t*-ás) vitorlánhajó s a gőzhajóforgalom is némi emelkedésnek indult, úgy hogy 1845-ben már 42 gőzös fordult meg a kikötőben. Braziliából 1848-ban érkezett az első hajó (egy 311 *t*-ás vitorlás) megrakodva s már a következő évben 5 nagyobb (300 *t*-án felüli) vitorlánhajó ment rakománnyal Braziliába s ezenkívül Fiume a hamburgi, brémai és más német kikötőkkel is forgalmi összeköttetésbe lép. Fiume tengeri hajózása, dacára hogy 1850-ben a hajóforgalomban a gőzösök még csak 3³/₁₀-al vesznek részt, tehát a múlt század ötvenes éveinek legelején már egész Európát felöleli, sőt kiterjed Afrikára, Ázsiára és Amerikára is, s habár

e távoli forgalom nagyobb mértéket még nem öltött, mivel az összes hajóforgalomnak még az 50-es években is csak 30—35⁰/₀-át tette, de már kezdett tényezővé válni a tengeri forgalomban, úgy hogy pl. az 1854. évi 6,210.033 frt értékű behozatalból mintegy 2 millió forint, s a szintén 6 millió forintot tevő kivitelből ugyancsak 2 millió forint, (tehát az összes forgalom egy harmada) ezen távolabbi (túlnyomóan az olasz, francia és orosz) kikötőkre esett, a forgalom zöme azonban még mindig az osztrák kikötőkre szorítkozott. A fiumei forgalom lebonyolításában a gőzösöknek még mindig igen csekély szerepük volt, 1860-ban pl. kikötőnk hajóforgalmában a gőzösök még mindig csak 10⁰/₀-kal szerepelnek.

Fiume hajóforgalma.

Érkezett és indult hajók

Év	neme	száma	tonnatartalma	
1815.	vit.	4.204	76.662	100 ⁰ / ₀ 76.662
1820.	vit.	5.116	85.137	100 ⁰ / ₀ 85.137
1830.	vit.	5.655	124.519	100 ⁰ / ₀ 124.519
1840.	vit.	10.901	201.396	100 ⁰ / ₀ 201.396
1850.	vit.	14.246	199.527	96 ⁷ / ₁₀ } 206.466
	gőz	60	6.939	
1860.	vit.	12.015	241.484	90 ⁰ / ₀ } 268.044
	gőz	260	26.560	
1870.	vit.	3.602	166.280	60 ⁰ / ₀ } 273.383
	gőz	506	107.103	
1875.	vit.	3.916	161.187	48 ⁰ / ₀ } 336.453
	gőz	1.249	175.266	
1880.	vit.	3.597	170.100	24 ⁰ / ₀ } 681.230
	gőz	1.746	511.130	
1881.)	vit.	4.474	295.862	26 ⁰ / ₀ } 1,130.041
1885.)	gőz	2.440	834.179	
1886.)	vit.	4.657	270.514	18 ⁰ / ₀ } 1,527.766
1890.)	gőz	5.117	1,257.252	
1890.)	vit.	5.184	243.421	12 ⁵ / ₁₀ } 1,941.907
1895.)	gőz	8.030	1,698.486	
1896.)	vit.	4.252	192.753	6 ⁷ / ₁₀ } 2,878.339
1900.)	gőz	15.596	2,685.586	
1903.	vit.	3.432	160.772	4 ⁰ / ₀ } 4,023.825
	gőz	20.021	3,863.053	

1862-ben ment Fiuméból az első hajó (300 *t*-ás vitorlás) mintegy 53 ezer frt értékű áruval a távol Indiába s 1866-ban jött az első angol gőzös (672 *t*-ás) a kikötőbe 42.000 frt értékű rakománynyal, de csak 9681 frt értékű teherrel távozott. A 60-as évek vége felé a gőzösök már mind nagyobb és nagyobb tért foglalnak Fiume forgalmában s 1870-ben a gőzösök részesedése a hajóforgalomban (a tonnataralmat számítva) már 40⁰/₀-ra, 1875-ben 52⁰/₀-ra s így tovább emelkedett, úgy hogy 1903-ban a kikötőnek 4 millió *t*-át tevő hajóforgalmában a gőzösök már 96⁰/₀-kal s a vitorlások csak 4⁰/₀-kal részesedtek.

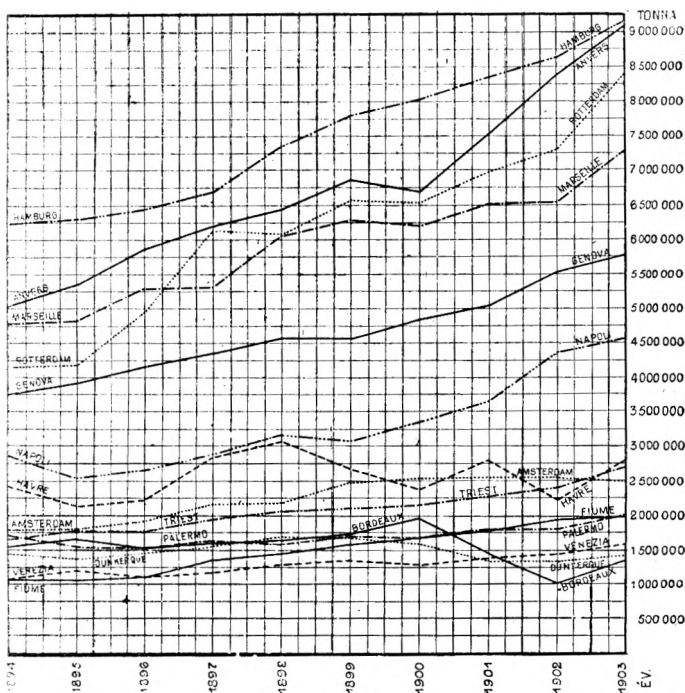
S ha nyomról-nyomra követjük Fiume hajóforgalmának adatait, azt látjuk, hogy amíg ez az 1815. évtől 1870-ig terjedő 55 év alatt mindössze meg három- és félszereződött, addig az 1870—1903 közötti 33 év alatt annyira emelkedett, hogy az 1903. évi hajóforgalom összes tonnataralma az 1870. évének 15-szörösét tette.

Érdekes lesz különben ennek kapcsán összehasonlítani azon kontinentális kikötők hajóforgalmának emelkedését, melyekkel Fiume rendes hajózási összekötetésben van. Az e tekintetben rendelkezésre állott adatokból szembeállítottam az 1894. és 1903. évi hajóforgalomból az illető kikötőkbe beérkezett hajók (tehát az összes hajóforgalom felének) tonnataralmát s ebből azt látjuk, hogy Fiumét a százalékos emelkedésben csak Rotterdam múlja felül s Trieszt is mögötte áll, de az összes eredményeket, az abszolút számokat vizsgálva, sajnosan kell konstatálnunk, hogy az egy Veneziát kivéve, Fiume hajóforgalma messze mögötte marad Európa többi kikötőinek, s ezirányu fejlődése, — amely különben Triesztével egészen párhuzamos — sokkal csekélyebb mértékű, mint a többi kikötőké, melyeknek hajóforgalma ugyanezen idő alatt kétszer, sőt négyszer annival is fokozódott, mint a fiumei kikötőé. Ha azonban Fiume kedvezőtlen földrajzi fekvését tekintetbe vesszük, még pedig mind a világrészekkel, mind különösen a szárazfölddel szemben s meggondoljuk, hogy Fiume, mint tengeri forgalmi emporium mindössze csak mintegy 30 éves multra tekinthet vissza,

akkor mégis némi megnyugvással tekinthetünk az elért eredményekre, melyek a jövőbeli nagyobb arányú fejlődés biztató képét tárják fel a szemlélő előtt.

A kikötőkbe érkezett hajók tonnatarartalma:

	1894	1903	Emelkedés %
Fiume ---	1.070,000	2.000,000	84
Trieszt ---	1.630,000	2.700,000	65
Venezia ---	1.060,000	1.580,000	40
Nápoly ---	2.860,000	4.560,000	60
Gnénua ---	3.750,000	5.770,000	55
Marseille ---	4.800,000	7.260,000	50
Rotterdam ---	4.130,000	8.380,000	105
Antwerpen ---	5.025,000	9.125,000	82
Hamburg ---	6.250,000	9.160,000	47



28. ábra. A fontosabb kikötőkbe érkezett hajók tonnatarartalma.

Amidőn a magyar kormány 1871-ben tengerészeti ügyeink intézését az osztrák kormánytól átvette, a magyar hajók lajstromába csak egyetlen kis parthajó-

zási gőzös volt beíratva 95 tonnatartalommal, a többi hajónk mind vitorlás volt, még pedig 165 hosszújratú 78.388 tonnatartalommal, 1711 főből álló személyzettel, 7 nagy parthajózású 927 tonnatartalommal, 44 főből álló személyzettel és 214 kis parthajózású 2843 tonnatartalommal, 585 főből álló személyzettel, tehát mindössze volt 386 vitorlánhajónk, összesen 82.158 tonnatartalommal és 2340 főből álló személyzettel. A magyar tenger mellék forgalmának túlnyomó részét ezek a vitorlások látták el, melyek nagy része a középtenger határán túl menve a távol világtengereken is közlekedett. Tenger mellékünk lakosságának túlnyomó része — mint hajóépítő, mint hajós és közvetítő — ebből élt s jó részük ez úton nemcsak jólétnek örvendett, de jelentékeny vagyona is tett szert. A fiumei forgalom ellátásában azonban már jelentékeny szerepet játszottak az Osztrák Lloyd gőzösei, melyek a társasággal 1871 november 18-án kötött s az 1872. évi XXVI. t.-c.-be iktatott szerződés értelmében a keleti viszonylatokban a magyar forgalmat is kiszolgálták. A vitorlánhajók forgalma azonban messze felülhaladta a gőzösökét. Amíg ugyanis 1871-ben a fiumei kikötőbe rakománnyal érkezett 234 gőzös (köztük 1 angol, a többi osztrák) 3.200,000 frt értékű árut hozott be s a rakománnyal távozott 254 gőzös csak 150,000 frt értékű árut vitt ki: addig a kikötőbe rakománnyal érkezett 1640 vitorlás (köztük 1057 osztrák és magyar s 523 olasz) mintegy 5 millió frt értékű árut hozott be s a rakománnyal távozott 1130 vitorlás 4 $\frac{1}{2}$ millió frt értékű árut vitt ki, vagyis a gőzösök 3 $\frac{3}{5}$ millió frt értékű összforgalmával szemben áll a vitorlásoknak 9 $\frac{1}{2}$ millió frt értékű forgalma. A gőzösök azonban mind erősebben kezdték a vitorlásokat háttérbe szorítani, úgy hogy már 1876-ban a vitorlások 10 $\frac{1}{4}$ millió értékű összes forgalmával szemben a gőzösök forgalma csaknem ugyanannyira, t. i. 10 millió frt értékűre emelkedett.

Eközben a magyar forgalom irányzata is kialakulván, — különösen miután Németország vám- és vasúti politikájának megváltozása folytán különben is szük-

ségesnek mutatkozott, hogy kiviteli érdekeinket az idegen államok befolyásától lehetőleg függetlenítsük s a tengeren keressünk utat terményeinknek, — nem volt nehéz belátni, hogy kiviteli érdekeink bennünket a nyugateurópai s főleg az angol, francia és olasz piacokra utalnak s ha itt gabonánknak, lisztünknek és különféle fatermékeinknek állandó és biztos piacot akarunk teremteni, azt nem bízhatjuk a vitorláshajók rendszertelen járataira, de múlhatlanul szükséges, hogy Fiume és az illető kikötők közt rendes hajóösszeköttetést létesítsünk s ezzel a kereskedelem részére a mindenkori pontos szállítási alkalmat biztosítsuk. Az ország akkori pénzügyi viszonyai nem igen engedték meg, hogy az Osztrák Lloyd államsegélyéhez általunk fizetett évi 533,800 frton felül még más hajózó vállalatot is segélyezzünk, különben gőzöseink sem voltak, amelyek felhasználásával ez irányban még csak kísérletet is tehettünk volna. Egyelőre meg kellett elégednünk azzal, hogy a kormány 1876-ban szerződést kötött a *Glynn*-féle liverpooli gőzhajózási vállalattal, mely kötelezte magát, hogy havonként egy járatot fog Fiume és Liverpool között olasz kikötők érintésével teljesíteni s ezért 25.000 frt évi segélyt kap az államtól. Ezek a járatok 1877-ben indultak meg s hogy mily eredményt értek el, arra elég legyen csupán arra utalnunk, hogy az angol gőzösök már 1878-ban csaknem 6 millió frt értékű forgalmat közvetítettek s a kivitelben $1\frac{1}{2}$ millió frttal meghaladták a Lloydnak 3 millió frt értékű forgalmát, 1879-ben pedig — amidőn Németország gazdasági politikája már határozottan ellenséges irányzatot vett, s emiatt a kivitelünket nagyobb arányokban kényszerültünk angol és hollandi kikötőkbe irányítani s emiatt az eddigi 50.000 frt segélyt is 16.000 frttal föl kellett emelnünk — az angol hajók által közvetített forgalom mintegy $15\frac{1}{2}$ millió frt értékre emelkedett, szemben a Lloyd 6 millió frt értékű forgalmával, s míg a kivitelben a Lloyd csak $3\frac{3}{4}$ millió frt értékű forgalmat ért el, az angol hajók 13 millió frt értékű forgalmat bonyolítottak le.

Ezek az eredmények elég világosan megmutatták az

irányt, amelyben szépen fejlődő kivitelünk érdekében hajózási összeköttetéseinket céltudatosan és nagyobb arányokban biztosítanunk és fejleszteniünk szükséges s nyilvánvaló lett annak a szüksége, hogy tengeri áruforgalmunk lebonyolítására oly hazai hajózó-vállalat álljon rendelkezésre, mely minden *idegen befolyástól függetlenül*, csupán a hazai forgalmi érdekek kiszolgálását tekinti feladatának s mind hajójáratainak megválasztásában, mind díjszabási intézkedéseiben ezen érdekekhez alkalmazkodik.

Ez a törekvés vezette a magyar kormányt, amidőn — magyar gőzösök hiányában — az angol és osztrák gőzhajótulajdonosoktól alakított *Adria Steamship Company*-val a nyugateurópai hajójáratok ellátására 1880. évi április 10-én szerződést kötött. Az 1880. évi XXV. t.-c.-be iktatott ezen szerződésben a társaság évi 150,000 forint államsegély ellenében kötelezettséget vállalt arra, hogy 1880. évi január 1-től kezdve 5 éven át évenként legalább 150 gőzhajójáratot fog Fiume és a nyugateurópai kikötők közt fentartani, még pedig 60—75 járatot nyugateurópai kikötőkből Fiuméba, a többit pedig Fiuméből nyugateurópai kikötőkbe. Kötelezte magát továbbá a társaság, hogy legkésőbb 1884. végéig magyar részvénytársasággá alakul át, ami 1881. dec. 21-én az *Adria magyar tengerhajózási társaság* megalakulásával tényleg meg is történt, sőt a társaság kérésére már 1882 január 31-én új szerződést kötött 1882 jan. 1-től 1891 dec. 31-ig terjedő 10 évre, melyben az évi 150 rendes járaton felül, ha legalább fél hajófuvar biztosítva van, további 50 járat teljesítésére köteleztetett, járatonként 600 frt külön állami segély mellett; köteleztetett továbbá, hogy gőzöseinek számát évenként legalább egy 800 tonnással mindaddig szaporítani, fogja, míg a hajók száma 12 lesz. Ezt a szerződést s az az 1882. évi XIII. t.-c.-kel cikkelyeztek be.

Ez volt az a kicsiny mag, melyből az önálló magyar tengeri hajózásnak máris szépen terebélyesedő fája kinőtt.

A fejlődés azonban meglehetősen vontatottan ment s a fiumei tengeri forgalmon még ezután is éveken át

az Osztrák Lloyd uralkodott. Eközben vitorlás hajóink — melyek évek előtt a középtengeri, de az azon túlmenő forgalomban is jelentékeny szerepet játszottak — a gőzhajók szaporodásával szinte rohamos pusztulásnak indultak, amit különben a szomszédos tengeri államok által a hajózási vállalatok részére nyújtott állami segély még inkább előmozdított. Az így keletkezett erős versenyyel saját gyengülő erejére hagyott vitorlahajózásunk képtelen lévén megküzdeni, kormányunk is kénytelen volt a tengeri hajózás segélyezésének eszméjével foglalkozni s e célból 1885-ben Fiuméba értekezletet hívott össze, melyen vitorlahajó-tulajdonosaink előadták panaszait és kívánságait s előterjesztették javaslataikat, de ezeket az ország akkori pénzügyi viszonyai közt a kormány nem találta megvalósíthatóknak s így a magyar vitorlahajózás menthetetlenül át lett engedve a pusztulásnak. Eközben az *Adria* társaság dolgai is válságosra fordultak, úgy hogy a magyar tengeri hajózást erről a részről is komoly veszély fenyegette, miért is a kormány kénytelen volt — hogy a társaság fennállását s a magyar forgalomnak máris tett szolgálatait a jövőre is biztosítsa — a társasággal új szerződést kötni, melyben a havi rendes hajójáratok számát 12-re emelték s a társaságnak az eddigi évi 300,000 koronával szemben 500,000 korona államsegélyt biztosítottak, azzal a határozot célzattal, hogy a társaság vagyoniilag és hajóinak száma tekintetében annyira megerősödhessen, hogy a magyar forgalmi érdekek követelményeinek biztosan és állandóan megfelelhessen.

A társaság kötelezettséget vállalt továbbá, hogy legalább fél hajófuvar biztosítása mellett járatonként 2400 korona államsegély mellett havonként egy járatot indít Fiuméből valamelyik spanyolországi kikötőbe (leginkább a szesz kivétel érdekében), ugyanily feltételek mellett havonként egy járatot Fiuméből Maltába és Tuniszba, végül járatonként 3000 arany forint segély mellett évenként 6 járatot Fiuméből Braziliába és vissza, a liszt kivétel és a kávé behozatal érdekében. Azt a kötelezettséget, hogy a társaság a kormány kívánására még más járatokat is tartozik teljesíteni, egy-

egy járatért fizetendő évi 1200 korona segély mellett, továbbra is fenntartották, úgy hogy tíz ilyen külön járat beszámításával, az Adria évi államsegélye 614,600 koronára emelkedett. Ezt az új szerződést 1886 május 15-én kötötték meg 1887 jan. 1-től 1896 december 31-ig terjedő tíz év tartamára.

A szomszédos partvidékekkel, Dalmáciával, a szigetekkel, Isztriával, Olaszországgal való forgalmunkat ebben az időben — az osztrák-magyar Lloyd járataiba eső kikötők kivételével — csaknem kizárólag vitorlás hajók látták el. Kis parthajózású gőzösünk 1880-ban mindössze kettő volt, összesen 89 tonna tartalommal. Pedig az ezen partvidékekkel való rendszeres és gyakori összeköttetés tengeri forgalmunk nem jelentéktelen tényezőjeként kínálkozott. Ez vezette rá a kormányt a parthajózás állami segélyezésére, illetőleg ezirányú rendes hajójáratoknak állami segély mellett leendő biztosítására. *Schwarz* Lipót zágrábi vállalkozóval már 1884-ben kötöttek szerződést a Fiume és Velence közt fentartandó gőzhajózási összeköttetésre. Ezek a járatok 1884 október havában indultak meg s a forgalom — az időközben életbelépett olasz védvámok dacára — mindjárt kezdetben szép fejlődésnek indult s biztató reményt nyújtott arra, hogy Olaszországgal való tengeri forgalmunk további megfelelő ápolás és támogatás mellett külkereskedelmünk egyik fontos tényezőjévé fog válhatni.

A fiume—dalmáciai és fiume—isztriai összeköttetésnek a magyar parthajózás keretében való önálló megvalósítására s forgalmi érdekeinknek megfelelő berendezésére és fejlesztésére csak akkor nyílt alkalom, midőn az osztrák-magyar Lloyd-társasággal 1888. évi március 19-én kötött új hajózási és postaszerződésből a fiume—spalatói és fiume—zengg—zárai vonalak kihagyatván, ezek megszüntetésével a Fiume—Dalmácia közti összeköttetés ellátása hazai gőzhajózási vállalatokra volt bízható. A kormány nem is késett ezt az alkalmat forgalmi érdekeinknek megfelelő önálló hajójáratok biztosítására felhasználni. A *Sverljuga és Társai* fiumei vállalattal 1888 július 1-én 5 évre szerződést

kötöttek a Fiume—Metkovich és Fiume-Ragusa közt fenntartandó rendes hajójáratokra; ugyancsak ezzel a vállalattal egy másik szerződést is kötött a kormány a Fiume—Póla és Fiume—Veglia közötti hajójáratok el-látására.

Ezen hajójáratokkal biztosították Fiuménak rendes összeköttetését egyrészt a dalmát kikötőkkel, másrészt kiterjesztették Fiume helyi kereskedését azon osztrák kikötőkre is, melyek fekvésüknél fogva természetszerűleg a fiumei piacra utalvák.

Kiegészítette ezen hajójáratokat a *Krajacz és Társa*-féle zenggi gőzhajózási vállalattal ugyancsak 1888 július 1-én kötött szerződés, melylyel Fiuménak a magyar tenger mellék összes kikötőivel s ezeknek egymásközt való összeköttetését biztosították s ezenfelül az osztrák-magyar Lloyd által eddig fenntartott fiume-zengg-zárai járatok helyettesítéséről is gondoskodva lőn.

A hazai parti gőzhajózási vállalatok illetén állami segélyezése nem is maradt siker nélkül, amit a forgalom emelkedésén kívül a parti gőzösök szaporodása is csakhamar tanusított, úgy hogy 1889. végén már 12 kis parthajózású gőzösünk volt, összesen 944 tonna tartalommal.

Az 1889 évvel tengeri hajózásunknak egy új korszaka nyílt meg. Ebben az évben lett ugyanis a tengerészet szervesen beillesztve az egységes magyar nemzeti forgalmi politika keretébe s ezzel az önálló magyar tengeri hajózás céltudatos, nagyarányú fejlesztésének messze terjedő perspektívái nyíltak meg. Az 1889. évi XVIII. t.-c.-kel ugyanis a magyar tengerészetre vonatkozó összes intézmények és ügyek az újon szervezett kereskedelmi tárca ügykörébe utaltatván, lehetővé vált, hogy a tengeri hajózási ügyek, közgazdasági tevékenységünk egyik fontos tényezőjeként, szervesen beillesztessenek a kormányzatnak azon működési körébe, melynek feladata a közlekedési intézményeknek a hazai kereskedelem, a nemzeti ipar, a gazdasági termelés érdekeinek és szükségleteinek megfelelő céltudatos, egységes és önálló kezelése és fejlesztése.

1889 június 15-én vette át *Baross Gábor* akkori

kereskedelemügyi miniszter a tengerészeti ügyék vezetését. Az ő látni tudó és szeme, az ő céltudatos, hatalmas alkotó szelleme, az ő erős magyar érzése előtt egy új világ nyílt meg a magyar közgazdaság részére a végtelen tengereken; de rögtön megérlelődött benne a meggyőződés is, hogy Magyarország tengeri árú forgalmát nagygyá csak úgy fejleszthetjük, ha függetlenítve azt a külföldi hajózás esélyeitől, nemzeti hajózási vállalatok útján teremtyük meg mindazon hajózási összeköttetéseket, amelyekre termelésünknek, kereskedelmünknek szüksége van s tengeri hajózásunkat szerves kapcsolatba hozva közvetlen és olcsó díjszabásokkal a m. kir. államvasutakkal, beillesztjük azt annak a forgalmi politikának a keretébe, mely feladatául tűzte a magyar kiviteli kereskedelemnek a külföldi közlekedő vállalatok esélyeitől való függetlenítését és lehető előnyös kiszolgálásával előmozdítani hivatott annak erőteljes fejlődését. De nemcsak a kivitel fejlesztésére irányult *Baross* gondoskodása. Igen jól látta ő, mily jelentékeny szerepet játszik a világkikötőkben, de magában a mi szomszédos versenykikötőnkben, Triesztben is a behozatal. Amíg Trieszt kávéval, fűszerekkel, déligyümölcsökkel, vegyészeti és egyéb cikkekkel igen élénk és jelentékeny kereskedelmet űz s ezek az áruk a trieszti kikötő behozatali forgalmában elsőrangú szerepet játszanak, addig Fiume kereskedelme a kellő vállalkozási szellem s talán még inkább a szükséges tőke hiányában alig alkot számbavehető tényezőt.

Nem is késett buzdítani a kereskedelmi köröket, hogy Fiumében kellő tőkével, megfelelő kereskedelmi összeköttetésekkel bíró behozatali üzleteket létesítsenek, mert csak így lehetne remélni, hogy a magyarországi piacok a tengerentúli cikkekben való szükségleteiket ne Triesztben és Hamburgban, de Fiumében szerezzék be. Teljes tudatában volt annak, hogy a behozatali forgalom fejlesztése Fiuméra és egész tengeri hajózásunkra rendkívül fontos feladatot alkot, mert a forgalomnak túlnyomóan a kivitelre szorítókozó irányzata lehetetlenné teszi a hajók kellő kihasználását s ezáltal csökkenti a kikötő hajóforgalmát is, s elvitathatlan

tény az, hogy Fiume mindaddig nem fog a világforgalomban jelentősebb szerepre vergődni, míg túlnyomóan egyoldalú export-kikötő lesz.

Sajnosan kell azonban konstatálnunk, hogy Fiume propre-kereskedelme még ma is elég gyöngye lábon áll s igen sokat kell még tennie a kormánynak is, a kereskedelmi érdekelteknek is, hogy Fiume a behozatali kereskedelem terén is önállóságra emelkedjék. Ez irányban már Baross számos kezdeményezést támogatott és indított meg. A vasúti díjszabások útján nyújtott előnyök mellett már 1890-ben biztosította az *Adria* tengerhajózási társaság útján a Fiume—Albánia Fiume—Sicilia és Málta közötti összeköttetést, amivel lehetővé tette, hogy a déli gyümölcsök közvetlenül Fiuméba, majd igen olcsó vasúti tarifa engedélyezésével Budápestre szállíttassanak s e cikkekkel Fiume, illetőleg Budapest lássa el a magyar és szomszédos külföldi piacokat. A behozatali kereskedelmet az ő kezdeményezésére alapított s azóta az ország elsőrangú kereskedelmi vállalatává emelkedett *Magyar kereskedelmi r.-t.* útján is előmozdítani igyekezett.

Ugyancsak 1890-ben szerződést kötött a fiume—velencei járatokat teljesítő Schwarcz-féle vállalattal a Fiume és Ancona közt létesítendő rendszeres hajózási összeköttetésre.

Ezen új vonal hivatva volt egyrészt kivitelnket fejleszteni, másrészt a személyforgalomnak Fiumén át Közép-Olaszországba a legkényelmesebb, legolcsóbb és leggyorsabb összeköttetést biztosítani.

Mindezen intézkedések azonban úgyszólván inkább csak azon kisebbszerű hézagok kitöltésére voltak hivatva, melyek tengeri hajózásuban a forgalmi viszonyok incidentális alakulása folytán nyilvánvalókká lettek. A nagyobb arányú tevékenységre, tengeri hajózásubunk szélesebb körű céltudatos fejlesztésére az alkalmat az 1891. év hozta meg.

Az osztrák-magyar Lloydal fennállott közös szerződésnek már 1888 március 19-én történt megújításakor a magyar kormány több irányú biztosítékot igyekezett szerezni arra nézve, hogy a Lloyd a magyar

forgalom érdekeit kellő gondozásban részesítse, de sikertelenül. Sőt a Lloyd az új szerződés megkötését arra kívánta felhasználni, hogy maximális díjszabásait emelje, jóllehet máris általános volt a panasz a Lloyd szedte viteldíjak magassága ellen. Hiába volt azonban minden panasz és felszólalás, mert mindez megtört a társaságnak a magyar forgalom érdekeivel szemben tanúsított passzív magatartásán. A Lloyd-társaság anyagi helyzete azonban folyton rosszabbodván, a társaság ismételve folyamodott állami segélyének fölemeléseért s ez adta meg az alkalmat arra, hogy a Lloyddal való szerződéses közösséget megszüntessük. A magyar kormány ugyanis egyáltalán nem volt hajlandó hozzájárulni a Lloyd állami segélyének fölemeléséhez, minek folytán már az 1890. év vége felé fölvetették a kérdést, hogy az osztrák-magyar Lloyddal fennálló közös szerződéses viszonyt, a szerződésnek még hátralevő tartamára felbontsák és a Lloyd kizárólag az osztrák kormánnyal lépjen szerződéses viszonyba. Az 1891. év folyamán az osztrák Lloyd-társasággal a megegyezés minden irányban létrejövén, a külügyminiszter 1891. május 12-én megkötötte a Lloyddal az egyezményt az 1888. XXI. t.-c.-kel beiktatott hajózási és postaszerződésnek 1891. dec. 31-ével való felbontása iránt, mely egyezmény és ezzel a Lloyddal való szerződéses viszonyunk felbontása az 1891. XXIX. t.-c.-kel törvényerőre emelkedett.

A Lloyd-szerződés fölbonthatása folytán az ezen társaság segélyezésére eddig általunk fizetett évi 408,200 forint felszabadulván, ezt az összeget saját tengeri hajózásunk fejlesztésére fordíthattuk.

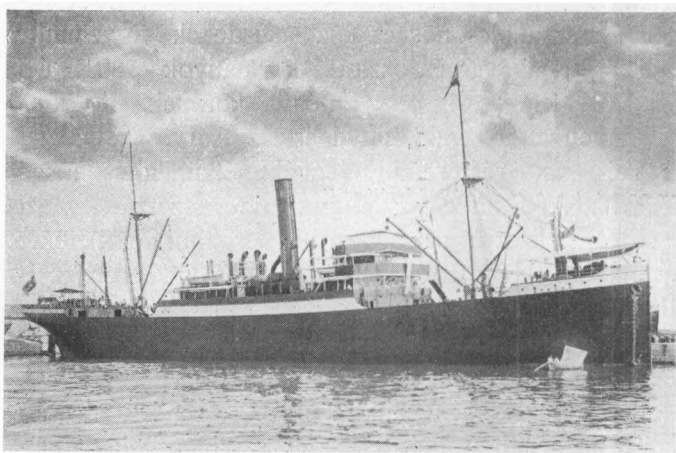
A Lloyddal eddig fennállott szerződéses viszonyunk felbontásával azonban egyáltalán nem volt érdekünk ezzel a társasággal végleg szakítani vagy éppen ellenséges viszonyba kerülni, sőt kíváncsiaknak mutatkozott vele az ő érdekeit is képező jó viszonyt és összeköttetést — habár más alakban — továbbra is fenntartani. Kétségtelen volt ugyanis, hogy mi azokra a levantei és indo-kínai járatokra, melyeken a Lloyd eddig a fiumei forgalmat is kiszolgált, egy önálló hazai hajózá-

vállalatot nem alakíthatunk, mert azt a fiumei forgalom eléggé nem alimentálhatná, s ez oly nagyösszegű állami segílyt igényelne, ami nem állna helyes arányban az ebből várható előnyökkel. Ily körülmények közt nem is lett volna megokolt ezt a kiegészítő forgalmat a Lloydtól elvonni, feltéve, hogy az ennek ellátására saját jól felfogott érdekében továbbra is vállalkozik; másrészt hazai hajózásunk kellő megerősödése érdekében kívánatosnak mutatkozott, hogy a két állam segélyezett hajózó vállalatai, t. i. a Lloyd és az Adria egymással karöltve és nem versenyre kelve lássák el kölcsönösen a két állam forgalmi szükségleteit. Ezen kölcsönös és közös érdekek figyelembe vételével a magyar és osztrák kormányok 1891. évi febr. 13—18-án oly egyezményt kötöttek, melynek értelmében az osztrák Lloyd és az Adria szolgálatai mindkét állam részére külön segély nélkül kölcsönösen biztosítottak. Ezen egyezmény szerint a szerződészerű és segélyezett szolgálatra nézve a forgalmi területeket oly módon különítették el, hogy a Lloyd ezen szolgálatát a Keleten és Indo-Kínában, az Adria pedig Nyugaton (Észak- és Nyugat-Afrikát — Egyptom kivételével — is ide értve) és Észak-Amerikában látja el. A braziliai járatokat (évenként 6-ot 6-ot) a két társaság felváltva teljesíti. A Fekete-tenger semlegesnek nyilvánított, azzal a kikötéssel azonban, hogy az odessza—konstantinápolyi és batum—konstantinápolyi vonalakon — amennyiben ezeken a Lloyd közlekedik — a magyar kormány nem fog segélyezett járatokat berendezni.

A Lloyd részéről biztosított Fiume részére minden segély nélkül kéthetenként egy-egy járat Fiume—Konstantinápoly és Fiume—Smyrna közt, 4 hetenként egy járat Fiume—Alexandria közt és 2 havonként egy indo—kinai járat; ezzel szemben az Adria spanyol járatait Trieszt részére is biztosították, végül kikötötték mindkét részről az egyenlő tarifális elbánást. Az egyezményt 1898 jun. 30-ig terjedőleg kötötték meg.

Kelet felé irányuló tengerentúli forgalmunk ellátása az állam megterhelhetése nélkül ekként elég kedvezően biztosítván, a Lloydnak eddig fizetett évi 408,200

frtnyi segélyösszeggel a reánk nézve első sorban fontos nyugati járatok szaporítását lehetett elősegíteni. Az Adria-társasággal e végből új szerződést kötöttek és azt az 1891. évi XXX. t.-c.-kel cikkelyezték be. Eszerint az Adria eddigi évi 192 szerződéses járatát — mely 607,980 tengeri mérföldet tett — fölemelték 279 járatra, 911,400 tengeri mérföld úthosszal, vagyis szaporították 87 járatral, 303,420 tengeri mérföld úthosszal, tehát a járatok száma 45⁰/₀-al, az úthossz meg 50⁰/₀-al szaporodott. A társaságot kötelezték továbbá, hogy 10



29. ábra. Az Adria „Szeged” gőzöse.

gőzöséhez még 1891-ben kettőt, az 1892. év folyamán 10-et és az 1893. év végéig 3-at, tehát összesen 15-öt s az 1911. év végéig terjedő szerződésének utolsó 10 évében még 5 gőzöst szerezzen be.

Az Adria ezen nagy áldozatokra és kiterjesztett szolgáltatásra természetesen csak állami segélyének jelentékeny fölemelése mellett vállalkozott. Korábbi szerződése értelmében az abban megállapított járatokért évi 250.000 forint segélyben részesült, ami a szerződésben csak feltételesen kikötött spanyolországi, braziliai és nyugati különjáratokért fizetett segélyösszeggel évi 307.300 frt-ra emelkedett. Az új szerződésben a társaság részére évi 570.000 frtot, vagyis az eddiginél 262.700 frttal, tehát

mintegy 85⁰/₀-al nagyobb államsegélyt biztosítottak. Ez a szerződés vetette meg biztos alapját az *Adria* — ettől kezdve — *magyar királyi Tengerhajózási Részvénytársaság* azóta öröndetesen tapasztalt erőteljes fejlődésének és olymértékű konszolidálásának, mely képessé teszi arra, hogy válságos viszonyok közt is híven teljesítse szerződési kötelezettségeit.

Az osztrák-magyar Lloyd közös szerződésének felbontása nemcsak az *Adria* nyugati járatainak jelentékeny kiterjesztését vonta maga után, de lehetővé, sőt szükségessé tette azt, hogy parthajózásunk is ugyancsak tetemesen kibővítve s egységes keretbe illesztve újra szerveztessék. Szükséges volt ugyanis gondoskodni arról, hogy a Lloyd felhagyta Fiume—dalmáciai és isztriai hajójáratokat pótolják s ezekben a viszonylatokban oly rendszeres járatokat rendezzenek be, amelyek az ezen forgalmi relációhoz fűződő kereskedelmi igényeket minden tekintetben kielégíthetik. Ezen cél elérése végett leghelyesebbnek mutatkozott az eddig is szép sikerrel és közmegelegedésre működő két kis parthajózó vállalatot, t. i. a *Sverljuga és Társai* fiumei és a *Krajac és Társa*-féle zenggi társaságot egyesíteni s ez alapon egy életrevaló nagyobb önálló parthajózó vállalatot létesíteni. Így jött létre a *Magyar-Horvát Tengerhajózási Részvénytársaság* egy millió forint alaptőkével, mely az 1891. évi május 2-án kötött szerződés értelmében 1892. jan. 1-től a Fiume—dalmáciai és isztriai viszonylatokban mind a személy, mind az áruforgalom közvetítését elvállalta s hajóraját 14-re (1500 *t*-ra) emelte. A szerződést 10 évre kötötték s a társaság részére az első 5 évben évi 105.000 frt, a második 5 évben évi 110.000 frt. államsegélyt biztosítottak.

A kiviteli forgalmunk s a személyforgalom szempontjából szintén kiváló értékkel bíró velencei és anconai összeköttetés biztosítása céljából Schwarcz Lipót vállalkozóval ugyancsak 1891-ben új szerződést kötöttek, mely szintén 1892 jan. 1-én lépett életbe. Ez a szerződés — melylyel a nevezett vállalkozónak évi 35.000 frt államsegélyt biztosítottak, csupán határozatlan időre kötöttet, félévi kölcsönös felmondás mellett.

Tengeri áruforgalmunknak rendszeres kiszolgálása az államilag segélyezett hajózási vállalatok, valamint a Lloyd járatai által immár mindazon viszonylatokban biztosítva volt, amelyek különösen kivitelünk szempontjából fontos piacokat képeztek. Emellett azonban szükségesnek mutatkozott, hogy tengeri hajózásunk lehető függetlenítése terén még tovább is menjünk s lehetővé tegyük, illetőleg elősegítsük oly hazai hajózási vállalatok létesítését, amelyek a szabad hajózásban álljanak külkereskedelmünk szolgálatába s így készítsék elő és tegyék lehetővé a magyar kereskedelem részére új piacok, új összeköttetések megszerzését. Hogy ezt elérhessük, egyrészt a hajók beszerzését kellett megfelelő anyagi támogatással elősegíteni, másrészt ezeknek a hajóknak a hazai forgalom érdekében tett szolgálatait kellett valamelyes díjazással honorálni. Így jött létre a tengeri szabadhajózás állami segélyezéséről 10 évre alkotott 1893. évi XXII. t.-c., mely az állammal szerződéses viszonyban nem álló magyar tengeri hajózási vállalatok által beszerzett hajók után minőségükhöz és nagyságukhoz mért beszerzési segélyt s a magyar forgalom érdekében tett utak után bizonyos külön segélyt (ú. n. mérföldpénzt) állapít meg. A törvény szerint a beszerzési segélyt a hajók tiszta tonnátartalmához arányosítva, a hajóknak vízrebocsátása napjától számítva a tizenötödik év végéig engedélyezték. Ezen segély a hajó vízrebocsátását követő első évre annak minden lajstromozott tiszta tonnátartalma után: nagy parthajózású vitorlásoknál 6 korona, hosszújratú vitorlásoknál 9 korona, hosszújratú gőzösöknél 12 korona. Ezen segélyösszegek a hajó vízrebocsátását követő minden évben 7⁰/₁₀-kal csökkennek. Ezenkívül a hajók részére a hazai forgalom érdekében a honi kikötőkbe vagy azokból tett út után külön állami segélyt nyújtanak, még pedig minden 100 tengeri mérföld s a hajó minden tiszta tonnája után 5 fillért. Ennek a törvénynek különösen a hajóbeszerzéseket illetőleg megglehetősen kedvező eredménye volt, amennyiben ennek alapján tengeri hajóállományunk 15 nagyobb gőzössel szaporodott; a hazai forgalomnak azonban

ezek a hajók édes-kevés szolgálatot tettek, minek oka jórésztben a törvény megszabta mérföldpénz csekélységében keresendő, habár ehhez az is hozzájárult, hogy a szerződéses hajózási vállalatok a magyar forgalom igényeit egyelőre maguk is legnagyobbbrészt kielégítették s igyekeztek a forgalmat magukhoz vonni. S ez a törekvés nem is maradt siker nélkül, mert e vállalatok forgalma évről-évre jelentékenyen emelkedett s különösen a kis parthajózás oly szép lendületnek indult, aminőre szinte alig lehetett előre számítani. A Magyar-Horvát Tengerhajózási Társaság 1892-ben átvette a fiume—buccari-i járatok ellátását is, s ami ennél még fontosabb, Fiume és Brazza dalmát sziget kikötői között is rendezett be járatokat, miáltal Fiuménak több dalmát kikötővel új és rendes összeköttetést biztosítottunk.

A dalmát és velencei hajójáratok szép fejlődése s különösen a személyforgalom örvendetes emelkedése szükségessé tette egyrészt a velencei járatok újjászervezését s a személyszállításra óránként legalább 12 tengeri mérföld sebességgel járó díszesebb személyszállító hajó beszerzését s nyáron heti 2 járat fenntartását, aminek a vállalat államsegélyének 12.000 frttal való fölemelése mellett 1896-ban eleget is tett; másrészt a Magyar-Horvát társaság is egy új gyorsjáratot rendezett be 1896-ban Fiume és Cattaro közt s e célra kényelmes és díszesebb személyszállító gőzöst szerzett be, s ezzel Fiuménak a dalmát viszonylatban eddig is elfoglalt kedvező helyzete még jobban megszilárdult.

A kormány Fiumében a tengeri hajók építését és rendszeres javítását is lehetővé tenni kívánván mint azt már fentebb is említők — 1893-ban állami segélyvel létrehozta a fiumei dokkvállalatot, mely egy, később két úszódokkot állított üzembe a hajók javítására, a kielii Howaldt-cég által egy kisebbszerű hajógyárat is létesítettett, de ez a vállalkozás nem járt sikerrel s a tengeri hajóépítést nem tudta Fiumében meghonosítani, noha a törvényhozás az 1895. évi XXXIV. t.-c.-kel a hazai gyárakban hazai anyagból épült tengeri hajók után állami segélyt is helyezett kilátásba, mégpedig a hajó-

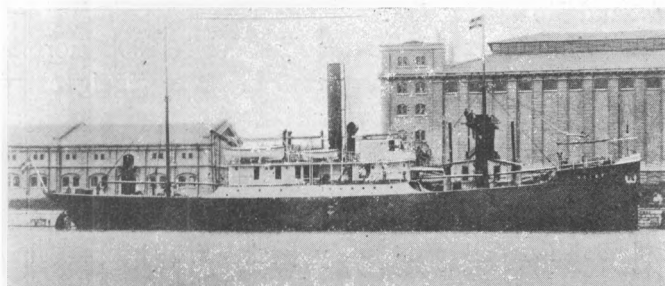
test után a hajó összes tonnatartalmának minden tonnája után a vas- vagy acélból épült gőz- és vitorlás-hajókért 30, egész 60 koronát, fából épült hajókért 10, egész 25 koronát, továbbá a gépek után 100 *kg*-kint 10, egész 15 koronát, a kazánok és csővezetékek után 100 *kg*-kint 6, egész 10 koronát.

Fiuménak a tenger melléki országokkal való hajózó összeköttetése meglehetősen nagy hálózatra kiterjedve immár biztosítva lévén, szinte természetszerűleg előtérbe tolult az a feladat, hogy az aldunai Vaskapuszabályozási munkálatok küszöbön álló befejeztével az ekként a mi nagy áldozataink árán szabaddá tett dunai útvonalat igyekezzünk keleti forgalmunknak megfelelő kiszolgálására felhasználni. Már a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Társaságnak 1894-ben történt alapításánál lebegett ez az eszme az intéző körök előtt, amidőn a rendes hajójáratoknak Galatzig való kiterjesztésére s ezzel a magyar forgalmi politikának odáig való terfoglalására különös súlyt vetettek. Ennek azonban hazai forgalmunk szempontjából csak akkor leendett értéke, ha Galatztól Sulinán át a Fekete-tengerre s azontúl az egész Levantéba is kiterjeszthetjük a minden idegen befolyástól ment önálló magyar hajójáratokat. Ez azonban csak pár év múlva, 1898-ban sikerült. Az 1897. év folyamán megalakult a szabadhajózási törvényben biztosított állami kedvezmények alapján 4 gőzessel a Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaság, mely az aldunai útirányba gravitáló tengeri forgalom kiszolgálását tűzte feladatául. Ezen vállalat megalakulásakor már kilátásba vette a kormány azon cél megvalósítását, hogy keleti kereskedelmünk fejlesztése érdekében a keleti kikötők felé lehető gyakori és olcsó hajózási vonalak álljanak rendelkezésünkre. Az ezen társasággal folytatott tárgyalásokkal kapcsolatban az osztrák Lloyd hajójáratainak Fiume részére való igénybevétele tekintetében 1891-ben az osztrák kormány nyal kötött s 1898 június 30-án lejáráó egyezmény megújításáról is kellett gondoskodni. Ez megtörténvén, egyidejűleg s ezzel kapcsolatosan a Magyar Keleti Tengerhajózási Társasággal is létrejött a szerződés a keleti járatokra

nézve s ezt az 1898 : IX. törvénycikkkel be is cikkelyezték. Ezen szerződés szerint a társaság kötelezte magát, hogy

1. a szerződés tartama alatt, azaz 1908. évi februárius hó végéig évenként 36 rendes járatot tart fenn Galatzból, Szulina, Konstanza vagy Nikolajev, Varna és Burgas érintésével Konstantinápolyba és 36 járatot Konstantinápolyból Burgas, Varna és Konstanza érintésével Galatzra ;

2. a kereskedelemügyi miniszter bármikori felszólítására ezen járatokat akként terjeszti ki, hogy azok egyrészt a kisázsiai és szíriai kikötők érintésével Alexandriáig, másrészt a török és görög kikötők érintésével



30. ábra. A Magyar Keleti Tengerhaj. Társ. „Kelet” gőzöse a galatzi kikötőben.

Patrasig vagy ezen végpontok előtt fekvő bármely kikötőig és megfordított irányban fenntartandó rendes járatokká meghosszabbíttassanak ; Alexandriáig, illetőleg Alexandriából azonban legfeljebb 12—12 járatnak meghosszabbítása követelhető.

A járatok meghosszabbítása iránt elvállalt ezen kötelezettségnek azonban a társaság 1906. évi december hó 31-ig megfelel azáltal, hogy az osztrák Lloydal egyezményt kötött, mely szerint az osztrák Lloyd köteles a Galacban, illetőleg Konstanzában átadott magyar árukat a szerződésben megállapított alacsony díjtételek fejében thesszáliai vonalán Konstantinápoly és Pireusz között, szíriai vonalán pedig Konstantinápoly és Samos között fekvő, ezen járatokon menetrendszerűleg rendszeren érintett minden kikötőbe elszállítani.

Azon idő alatt, míg a dunai hajózás szünetel, a szerződéses járatok kiinduló és végpontját Konstanza alkotja.

A társaság a m. kir. államvasutak által megállapítandó közvetlen díjtételekbe hajóviteldíj fejében nem számíthat be többet, mint a fekete-tengeri kikötőkbe, tonnánként 4 frankot, Konstantinápolyba továbbá a Dardanellákon túl fekvő török, görög, kisázsiai és szíriai kikötőkbe 5 frankot, Alexandriába 8 frankot. Faszállítmányoknál és egyéb oly terjedelmes áruknál pedig, melyeknek díjtétele a térfogat szerint állapíttatnak meg, köbméterenkint: a fekete-tengeri kikötőkbe 3 frankot, Konstantinápolyba, továbbá a Dardanellákon kívül fekvő török, görög, kisázsiai és szíriai kikötőkbe 4 frankot, Alexandriába 6 frankot.

A társaság szerződése alapján évi 180.000 korona állami segélyben részesül, azonban 1906 végéig évenként 60.000 koronát a Lloydnak tartozik fizetni a magyar áruknak Galatzból, illetőleg Konstanzából a Konstantinápolyon túl fekvő török, görög és kisázsiai kikötőkbe való szállításáért. A társaság ezzel oly hazafias úttörő szolgálatra vállalkozott, mely csak évek hosszú sora után vezethet sikerre, de amelynek keleti, sőt általában tengerentúli forgalmunk fejlesztése szempontjából kiváló jelentősége van. S a társaság ennek tudatában nem is késett forgalmát folyton fejleszteni, úgy hogy ma már 7 gőzöse van üzemben (a 8-ik épülőben van) s a galatz—konstantinápolyi járatokba beállított személy- és árúszállító gőzöse ebben a relációban ma már számottevő nemzetközi forgalmi tényező.

A Magyar Keleti Tengerhajózási Társaság ezen szerződésével egyidejűleg az osztrák kormányynyal is megújított a Lloyd-társaság fiumei szolgálatára vonatkozó egyezmény, melynek értelmében a Lloyd és az Adria szerződés szerű szolgálatára nézve a forgalmi területeket oly módon különítették el, hogy ezen szolgálatot az osztrák Lloydnak a Keleten, Kelet-Afrikában, Indiában, Kínában és Japánban, az „Adriának“ pedig a Nyugaton vagyis Olaszországban, Maltában, Spanyolországban, Franciaországban, Nagybritanniában Észak- és Nyugat-Afrikában (Egyiptom kivételével) és Észak-Amerikában

(de ebben a viszonylatban csak váltakozva az osztrák-amerikai társaság járataival) fenntartassék. A Fekete-tenger területét semlegesnek nyilvánították, azonban a kereskedelemügyi m. kir. miniszter kijelentette, hogy az odessza—konstantinápolyi és batum—konstantinápolyi vonalakon addig, míg ezen vonalakon az osztrák Lloyd hajói szerződészerűen közlekednek, a maga részéről nem fog szerződészerű járatokat berendezni. Fiume, illetőleg Trieszt és Brazília, esetleg a La Plata terület közt a járatokat az „Adria” és a Lloyd váltakozva teljesítik.

A két kereskedelemügyi miniszter kijelentette az egyezményben, hogy a másik félnek fenntartott területen belül saját részükről nem fognak szerződészerűen járatokat berendezni, azonban a szabad hajózásnak törvényileg engedélyezett kedvezményeket nem tekintik szerződészerű járatoknak adott kedvezmények gyanánt.

Az egyezmény értelmében az osztrák kereskedelemügyi miniszter intézkedett, hogy az osztrák Lloyd Fiumét a következő vonalakon rendszeren érintse.

a) Kéthetenként a Triesztből, Korfun, Patrason, Pireuszon, Szirán és Szalonikin át Konstantinápolyba és vissza legalább nyolcz tengeri mérföld sebességgel közlekedő járaton;

b) hetenként a Triesztből Korfun át Szmirnába és vissza legalább nyolc tengeri mérföld sebességgel közlekedő járaton;

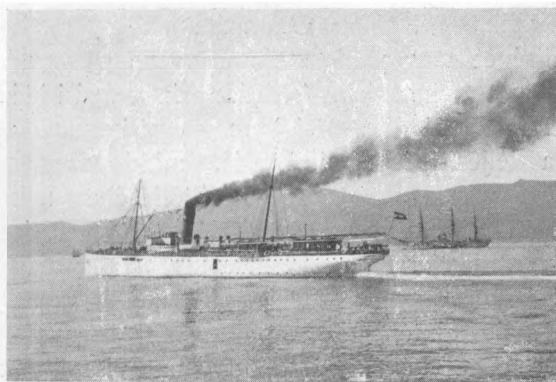
c) egyszer havonként a Triesztből Bombayba, Kolombóba, Szingaporéba, illetőleg ameddig ezen a vonalon japán kikötők is érintetnek, ezekbe és vissza közlekedő járaton, csatlakozással Kalkuttába és Kalkuttából, minek ellenében a magyar kormány az osztrák kormánynak a tényleg megfizetett suez-csatornai illetéket a Fiuméből vagy Fiuméba feladott áruk által tényleg igénybe vett tér arányában visszatéríti. Ezen a vonalon azonban csak Suez-csatornán túlmenő árukat szállítanak.

Végre az osztrák Lloydot kötelezték, hogy Fiuméből Alexandriába és Alexandriából Fiuméba feladott árukat csatlakozásban a trieszt—alexandriai gyorsjáraton köz-

lekedő gőzösökhöz kéthetenként oly módon szállítja el, hogy azok ezen gyors járatokkal kapcsolatosan idejekorán továbbíttassanak. Az áthajózás és átrakodás költségeit a Lloyd viseli, úgy hogy a tarifák és szállítási díjak Fiuméből és Fiuméba a Triesztből és Triesztbe megállapított tarifákkal és szállítási díjakkal egyenlők maradjanak.

A világforgalomban különösen az új századdal beköszöntött nagy átalakulások kedvező kilátásokat nyújtván mind a nemzetközi kereskedelem, mind éppen ennek kapcsán a tengeri hajózás fejlődésére: a magyar kormány sem késett megérteni az idők intő jelét s igyekezett módot találni hazai tengeri hajózásunk nagyobb arányú fejlesztésére s a magyar nemzeti hajók számának növelésére. Ez vezetett reá első sorban az Adria-társasággal még fennálló szerződés kiterjesztésére, mire nézve sikerült is oly kedvező megegyezésre jutni, hogy a társaság az 1900. évi december hó 11-én kötött s az 1901. évi VII. t.-c.-be iktatott szerződés értelmében eddigi évi 1.140,000 kor. állami segélyének változtatlanul hagyásával s az adó-, bélyeg- és illetékmentesség megadásával 8 új gőzös beszerzésére s az eddiginél jelentékenyen nagyobb szolgálatásra vállalt kötelezettséget. Amíg ugyanis eddig évi 397 járatot teljesített összesen 958,000 tengeri mf. úthosszúsággal, az új szerződésben évi 472 járatnak 1.047,190 t. mf. hosszúsággal leendő teljesítésére vállalkozott, még pedig évi 72 járatra Fiuméből angol kikötőkbe (Glasgow, Leith, London, Liverpool, Hull, New-Castle) és vissza, 24 járatra Bordeauxba, illetőleg Rouenba és vissza, 72 járatra Olaszország és Szicília fontosabb kikötői, valamint Malta érintésével Marseillesbe és vissza, évi 52 járatra Barcelonába és Valenciába, mely járatok azonban a marseillesi járatok meghosszabbításaként is teljesíthetők, továbbá évi 6 járatra Hamburgba vagy Kopenhágába és vissza Antwerpen, Rotterdam vagy Amsterdam érintésével, évi 12 járatra Antwerpenbe vagy Rotterdamba vagy Amsterdamba és vissza, évi 12 járatra Portugália egy kikötőjébe, mely járatok azonban más szerződészerű járatokkal is egyesíthetők, végül évi 6 járatot

Braziliába és vissza. Ezeken kívül kötelezettséget vállalt az „Adria”, hogy Fiuméből Tunisz, Algir és Tanger kikötőit nyugati járatai egyikén egyszerre vagy külön-külön havonként érinteni fogja és a felsorolt járatokon felül még további húsz járatot vagy legalább 60,000 t. mf.-et fog évenként a jelzett viszonylatokban teljesíteni. A szerződést az 1911. évi dec. 31-ig terjedő 10 évre kötötték, úgy azonban, hogy a törvényhozásnak jogában áll azt újabb 10 évre változtatlanul meghosszabbítani, minek megtörténtével a társaság köteles 1912. év végéig két új, egyenként legalább 3500 tonna



31. ábra. A Magyar-Horvát Gőzh. Társ. „Gödöllő” nevű személyszállító gőzöse.

teherbírású hajót beszerezni s az 1911—1921. évek közötti 10 év alatt még öt, egyenként legalább 1500 brutto register tonna tartalmú gőzöst építtetni.

Ezzel egyidejűleg újból rendezték és jelentékenyen szaporították a magyar, dalmát és isztriai parthajózási járatokat is. A Magyar-Horvát Tengerhajózási Társasággal 1901. jan. 27-én kötött s az 1901. évi X. t.-cz.-be iktatott szerződésben a társaság eddig élvezett évi 386.000 kor. állami segélyének 430,000 koronára való fölemelése mellett járatainak oly jelentékeny kiterjesztésére vállalkozott, hogy az eddigi évi 208 gyors járatral szemben 547-nek, az eddigi 2642 árújárattal szemben 2850-nek, összesen tehát az eddigi 2850 járatral és ennek megfelelő 342.563 t. mf. járat teljesít-

ménynyel szemben 3397 járatuak 443,205 t. mrf. úthosszúsággal lendő teljesítésére vállalt kötelezettséget.

A fiume—velence—anconai hajójáratok ellátását az 1901. évben szintén újból rendezték. A Schwarcz-féle hajózó vállalatot ugyanis átvette a magyar-horvát társaság s ezzel parthajózásunk egyetlen erőteljes és kiváló üzleti szellemmel vezetett társaság kezébe került. Az ezzel 1901 február 23-án kötött s az 1901. évi XI. t.-c.-be iktatott szerződésben a társaság a fiume—velencei és fiume—anconai járatoknak mind személy-, mind árúforgalmi érdekeinket az eddigi állapothoz képest jelentékenyen fokozott mértékben leendő kielégítésére vállalt évi 160.000 kor. államsegély mellett kötelezettséget, még pedig a fiume—velencei vonalon az egész éven át hetenként két járatnak, a nyári időnyben (márc. 15-től október 31-ig) még egy harmadik járatnak a teljesítésére mind oda, mind vissza, sőt a forgalmi viszonyok megfelelő fejlődéséhez mérten a kereskedelmi miniszter a nyári időnyben hetenként még egy negyedik járat teljesítését is kívánhatja; a fiume—anconai vonalon egész éven át heti két járat s a nyári időny alatt szintén még egy további harmadik járat teljesítését kötötték ki mind oda, mind vissza. Mindkét szerződést az 1902. évi januárius hó 1-étől számított 15 évre, vagyis 1916 dec. 31-ig terjedő hatálylyal kötötték.

Amíg a rendes hajójáratok száporítása és hosszabb időre leendő biztosítása iránt ezeket az intézkedéseket megtették, a tengeri szabadhajózás állami támogatásának újabb törvényhozás rendezését is előkészítették. Az erre vonatkozólag a törvényhozás elé terjesztett javaslat a beszerzési segélyeknek némi emelése s inkább az első évekre koncentrálása mellett a főszűlyt a hazai forgalom érdekében teljesített hajójáratok nagyobb mértékű segélyezésére kívánta vetni, azzal a célzattal, hogy ily módon szabadhajózási hajóinkat szintén a hazai forgalom szolgálatba állíthassák. A zavarossá vált parlamenti viszonyok azonban — tengeri hajózásunk nagy kárára — lehetetlenné tették ennek a javasltnak törvényerőre emelését, úgy, hogy miután időközben a

tengeri szabadhajózás állami segélyezéséről szóló 1893. évi XXII. t.-c. 1903. jul. 4-én hatályát veszítette, tengeri hajózásunknak ez irányban szépen megindult fejlődése teljesen meg lett bénítva s bizonyára jó hosszú idő fog eltelni, míg ezt a pangást a tengerentúli kereskedelmünk érdekében olyannyira kívánatos lendület fogja felválthatni.

Tengeri hajózásunk fejlődésének ezen vázlatos keretében nem hagyhatjuk megemlítés nélkül a magyar kormány által az angol *Cunard*-társasággal 1904. jun. 4-én kötött azon szerződést, melyben ezen társaság minden állami segély nélkül elvállalta a kivándorlók szállítását Fiuméből New-Yorkba s e célból rendes személyszállító hajójáratokat rendezett be. Ennek az intézkedésnek az volt a főcélja, hogy ha már nem lehet a kivándorlót ettől a szándékától eltéríteni, legalább állami ellenőrzés alatt álló vállalat útján jusson az ígéret földjére s útjában és új munkahelyén az állam gondozó karja kísérje és támogassa. E mellett az a nem kevésbé fontos cél is lebegett a kormány szemei előtt, hogy a Fiume és az északamerikai Egyesült-Államok közt létesített ezen rendszeres hajózási összeköttetés révén idővel nemcsak saját áruforgalmunk is kifejlődhessék ebben a viszonylatban, de a földrajzi fekvésüknél fogva a fiume—amerikai útirányra mintegy természetszerűleg legelőnyösebben reá utalt szomszédos államok személy- és áruforgalma is igénybe vegye ezen hajójáratokat, miáltal a fiumei kikötőnek nemzetközi forgalmi jelentősege is jelentékenyen emelkedni fogna.

Tengeri hajózásunknak a fentiekben vázolt fejlődése természetszerűleg magával hozta a hazai hajóállomány teljes átalakulását és fokozatos fejlődését. Az átalakulás abban nyilvánult, hogy vitorláshajóink legnagyobb része veszendőbe ment s ezek helyét a gőzösök foglalták el, úgy, hogy amíg 1871-ben 165 hosszújratú, 7 nagy parthajózású (tehát 172 db 100 tonnánál nagyobb) s 214 kis parthajózású vitorlásunk volt, összesen 82.158 *t* tartalommal és csak 1 kis gőzösünk volt (95 tonnás), ma már csak 1 hosszújratú és 93 kis parthajózású vitorlásunk van, összesen 2349 tonnával,

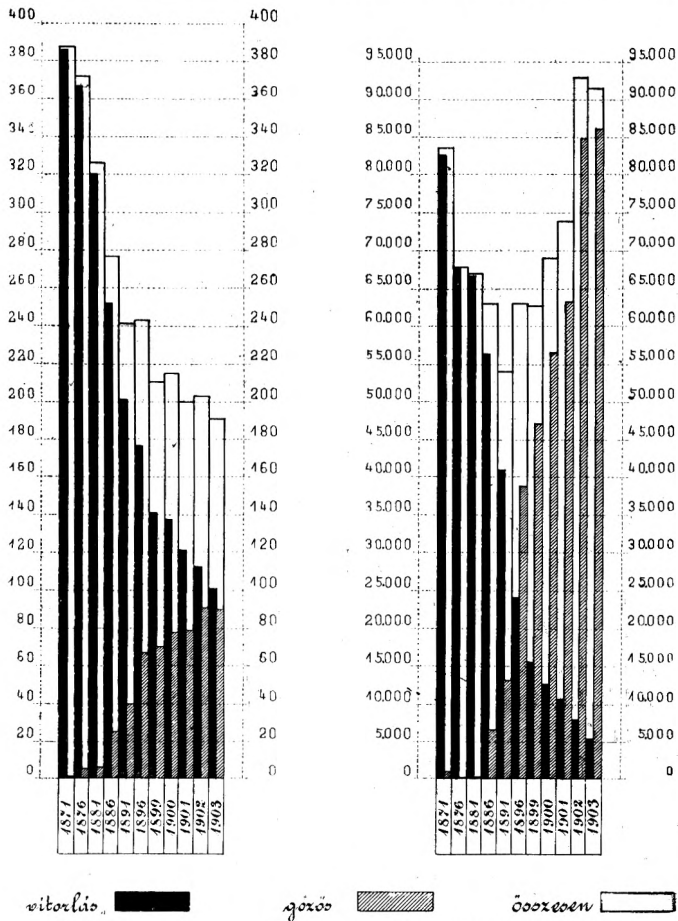
ezzel szemben van 53 hosszújártú és 42 kis parthajózású gőzösünk, mindössze 89.736 *t* tartalommal.

A magyar kereskedelmi tengerészet hajóállománya.

Év	Hosszújártú 150—500 tonnás		Nagy part- hajózású 15—120 tonnás		Kis parthajó- zású 2—20 tonnás		Összesen	
	száma	tonna- tart.	száma	tonna- tart.	száma	tonna- tart.	száma	tonna- tart.
1871 v. g.	165 —	78388 —	7 —	927 —	214 1	2843 95	386 1	82158 95
1876 v. g.	146 —	63801 —	7 —	927 —	214 5	2843 180	367 5	67571 180
1881 v. g.	139 —	63898 —	3 —	612 —	178 6	2190 181	320 6	66700 181
1886 v. g.	105 7	52933 5900	3 —	1157 —	144 18	2264 711	252 25	56354 6611
1891 v. g.	78 12	38813 11674	1 —	148 —	122 28	1219 1452	201 40	40180 13126
1896 v. g.	44 32	22259 35173	1 —	148 —	112 35	1689 3603	157 67	24096 38776
1901 v. g.	18 41	9018 59041	1 —	148 —	102 38	1591 4158	121 79	10609 63199
1905 v. g.	1 53	801 83857	— —	— —	93 42	1548 5879	94 95	2346 89736

Kormányunknak a hazai tengerészet fejlesztésére s tengerentúli hajózó összekötéseink kiterjesztésére irányuló ezen intézkedéseikhez a törvényhozás mindenkor készséggel adta meg az államtól kívánt anyagi hozzájárulást s a közvélemény nemcsak fokozódó érdeklődéssel, de őszinte meglepéssel is kísérte tengerészetünknek örömdetesen gyarapodó fejlődését, mely azonban még ma is messze van attól, hogy csak a hazai forgalom által jogosan támasztott igényeket is kielégítse, nem is szólva arról, hogy számottevő erőteljes tényező legyen legalább is a középtengeri államok tengerészetében. Ehhez a hazai tengerészetnek a jelenleginél sokkal nagyobbarányú, messzebbmenő állami támogatására van szükség. S e tekintetben a viszonyok jellemzésére csupán néhány számadatot kívánunk szembeállítani, hogy lássuk micsoda fontosságot tulajdonítanak s minő áldozatokat hoznak éppen a középtengeri államok nem-

zeti tengerhajózásuk fejlesztésére. Amíg ugyanis mi évente a tengeri hajózás állami támogatására (az osztrák Lloyd fieme—indo-kínai járatai után fizetett suez-csatornai illetéket is beleértve) mintegy 2 $\frac{1}{2}$ millió



A hajók száma.

A hajók tonnataralma.

32—33. ábra. A magyar kereskedelmi tengerészet hajóállományának fejlődése 1871—1903.

koronát fordítunk, addig Ausztria jelenleg is több mint 12 millió koronát (s ezt éppen most készül jelentékenyen fölemelni). Olaszország mintegy 20 millió lirát (ebből a szabadhajózásra 8 milliót) s Franciaország mintegy 50 millió frankot (ebből 25 milliót a szabadhajózásra) fordít évente nemzeti tengerészetének állami támogatására.

VI. FEJEZET.

Fiume tengeri árúforgalma.

A fiumei kikötőnek az 1871. év óta csak itt-ott szünetelő folytonos bővítésével s a tengeri árúforgalmunk kellő kiszolgálását célzó rendszeres hajójáratoknak hazai vállalatok útján leendő ellátása érdekében ezzel mintegy párhuzamosan tett intézkedésekkel együtt járt a forgalomnak alig remélt nagyarányú öröndes föllendülése, ami ismét folyton megújuló sürgető igényeket támasztott mind a hajóállások, tehát a rakodópartok, mind különösen a raktárak és rakodóhelyek szaporítása, s a vasúti pályaudvar megfelelő bővítése, nemkülönben a hajójáratok és hajózási vállalataink hajóállományának szaporítása tekintetében. A forgalomnak ez a nagymértékű fokozódása pedig szoros kapcsolatban van különösen az Adria m. kir. tengerhajózási társaságnak folyton terjeszkedő rendszeres hajójárataival, melyek legfőbb kiviteli piacainkkal, az angol, hollandi, belga, francia és olasz kikötőkkel gyakori állandó összeköttetést létesítvén, ezáltal kivitelünknek biztos és előnyös szállítási alkalmat nyújtottak. A fiumei forgalom alakulása legékezebb bizonyosága ennek a körülménynek. Amíg ugyanis az 1871—1875 közötti 5 évben tengeri forgalmunk évi átlaga 165.000 *t* volt, 36 millió korona értékben s ez a forgalom az 1876—1880 közötti 5 év átlagában csak 231.000 *t*-ra, illetőleg 45 millió korona értékűre, tehát mintegy 44%-kal, sőt értékben csak 25%-kal emelkedett: addig az 1881—1885. évek átlagában, amidőn az Adria rendszeres nyugati hajójáratainak megindításával kivitelünk nagy lendületnek indult, a forgalom 231.000 *t*-ről szinte rohamosan felszökött 540.500 *t*-ra, tehát mintegy 133%-kal emelkedett. Azóta — az egyes évek természetszerű hullámlásaitól

eltekinve — a forgalom — amint azt az 5 éves időszakok átlaga leghívebben feltünteti — fokozatosan emelkedő irányzatot mutat s a statisztika törvényszerűségével utal rá az ez irányban tovább is várható haladás útjára és mértékére.

Tengerentúli forgalmunk nagyarányú fejlődését mutatja az alábbi összeállítás, mely 1871 óta 5 éves ciklusok átlagos évi összegében tünteti fel súlyban és értékben Fiume forgalmát, amely az 1871—1875. éves időszak átlagában még csak 165.000 *t* volt (36 millió k. értékben), az 1901—1904. évek átlagában már 1 $\frac{1}{4}$ millió *t*-ra emelkedett (260 millió k. értékben), tehát bőven meghétszereződött.

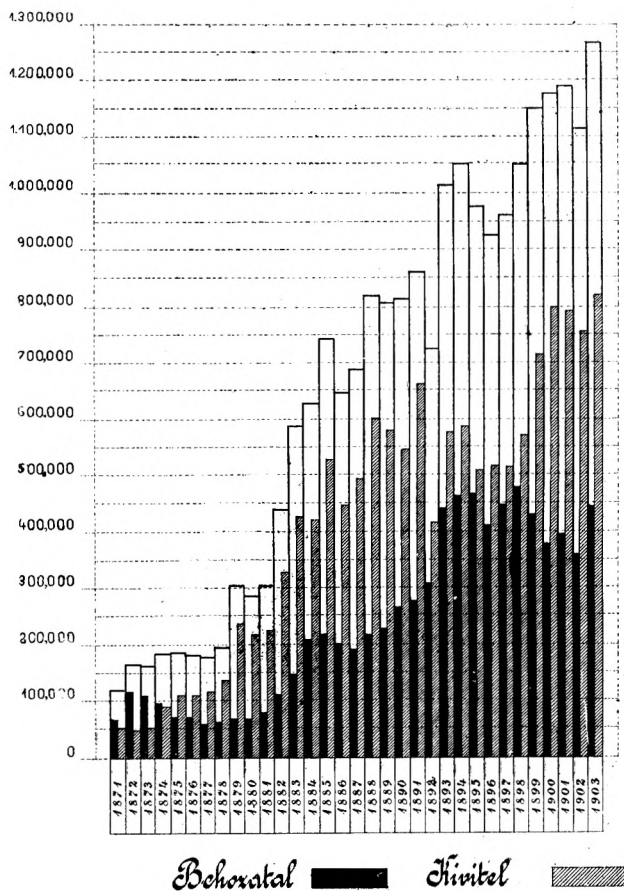
Fiume áruforgalma ötévenkénti átlagokban:

Év	Behozatal		Kivitel		Összesen	
	ezer tonna	millió korona	ezer tonna	millió korona	ezer tonna	millió korona
1856/60.	—	11.456	—	12.320	—	23.776
1861/65.	—	11.320	—	11.810	—	23.130
1866/70.	—	14.222	—	10.780	—	25.002
1871/75.	93 $\frac{1}{2}$	21.549	71 $\frac{1}{2}$	14.455	165 $\frac{1}{2}$	36.004
1876/80.	66 $\frac{1}{2}$	14.901	165 $\frac{1}{2}$	30.197	231 $\frac{1}{2}$	45.098
1881/85.	153 $\frac{1}{2}$	37.530	387 $\frac{1}{2}$	77.508	540 $\frac{1}{2}$	115.038
1886/90.	221 $\frac{1}{2}$	48.061	534 $\frac{1}{2}$	119.989	756 $\frac{1}{2}$	168.050
1891/95.	391 $\frac{1}{2}$	103.454	535 $\frac{1}{2}$	121.280	926 $\frac{1}{2}$	224.734
1896/00.	429 $\frac{1}{2}$	89.681	623 $\frac{1}{2}$	119.931	1053 $\frac{1}{2}$	209.612
1903.	443 $\frac{1}{2}$	100.366	821 $\frac{1}{2}$	157.529	1264 $\frac{1}{2}$	257.889
1901/04.	437 $\frac{1}{2}$	102 $\frac{1}{2}$	784 $\frac{1}{2}$	157 $\frac{1}{2}$	1221 $\frac{1}{2}$	260.400

S ami ezt a forgalmat különösen jellegzi, az a kivitel jelentékeny túlsúlya a behozatal felett, s e tekintetben Fiume a számottevő európai kikötők közt egyedül áll, mivel azok behozatali forgalma általában jóval meghaladja a kivitelt. Fiumében csupán az 1871—1875 közötti időszakban volt a behozatal nagyobb (93.600 tonna) a kivitelnél (71.700 tonna), azóta azonban túlnyomóan kiviteli kikötővé alakult ki, úgy, hogy amíg a behozatali forgalom az 1871—1876. évi átlagról az 1901/04. évek átlagában 4 $\frac{1}{2}$ -szeresre (437,300 tonnára) emelkedett, addig a kivitel ugyanezen időszak alatt mintegy 11 $\frac{1}{2}$ -szeresre (784,000 tonnára) fokozódott.

A kiviteli forgalomban a főszerepet játsszák első sorban a faneműek, még pedig a fűrészelt faárúk, melyek leg-

nagyobb részét Olasz- és Franciaországba szállítják és a donga, melynek túlnyomó része Franciaországba megy, ezek az 1903. évi összes kivitelnek súlyban 28⁰/₀-át (értékben azonban csak 12¹/₄⁰/₀-át) alkotják. A fiumei

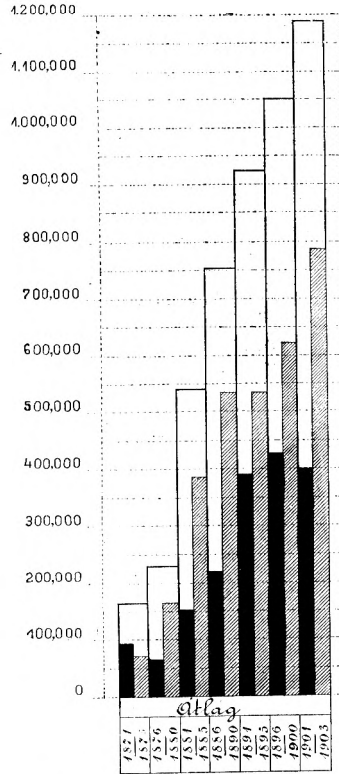


Évenként.

34. ábra. A fiumei kikötő tengeri áruforgalma 1871—1903.
1000 kg-os tonnákban.

kikötő fakivitele az előbbi emelkedő irányzattól eltérően 1900-ban igen erősen megcsappant s bár 1902. és 1903. években újból felszökött, de a bosnyák fakivitelnek a gravosai kikötőbe való terelődése Fiume faforgalmát mindenesetre igen érzékenyen érinti. Igen jelen-

tős szerepre jutott kiviteli forgalmunkban a hazai cukor, amely különösen 1896 óta szinte rohamos arányokban került kivitelre, úgy hogy ebből a cikkből kivitelünk az 1890. évi 8000 tonnáról 1896-ban 50.000 tonnára, majd 1903-ban már 170.000 tonnára emelkedett s kivi-



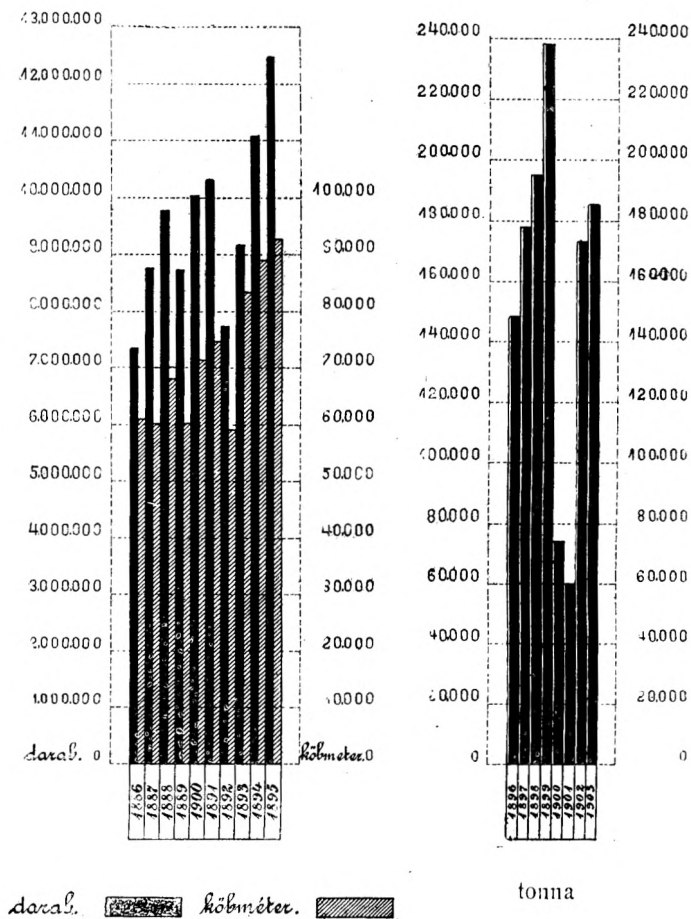
Összefoglaló

5 éves évi átlagokban.

35. ábra. A fiunei kikötő tengeri áruforgalma 1871—1903.
1000 kg-os tonnákban.

teli forgalmunkban súlyban a második helyet (20,67%), értékben pedig az első helyet (24,73%) foglalta el. Ebből a nyers, valamint a homok- és kristálycukor leginkább Nagy-Britanniába, a finomított cukor Törökországba, Nagy-Britanniába és Brit-Indiába került

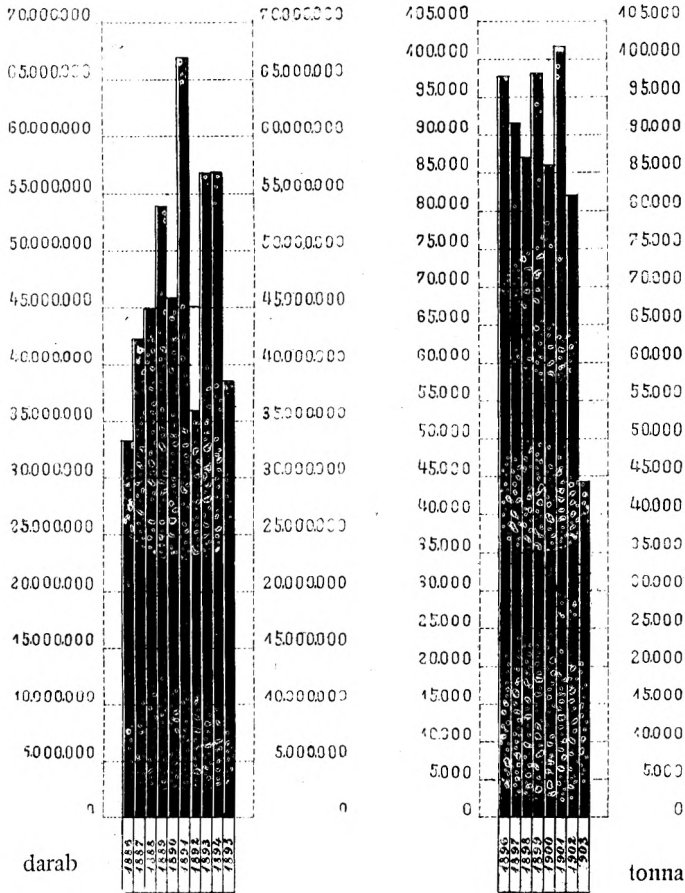
Legrégibb kiviteli főcikkünk a híres magyar liszt kivitele a konjunkturák váltakozó hatása alatt fluktuál s nem képes valamelyes állandó emelkedő irányzatot elérni. Azonban még így is a legelső helyek egyikét



36–37. ábra. Fűrészelt faárúk kivitele.

foglalja el s az 1903. évi kivitelben súlyban a harmadik (15⁵/₀) értékben pedig a másdik (19⁸⁶/₀) helyen áll s a kivitel zöme Nagy-Britanniába és Ausztriába, továbbá Olasz- és Franciaországba, Hollandiába és Braziliába irányul. Ugyancsak fontosabb kiviteli cikkünk az árpa (súlyban és értékben a negyedik helyen

állva 7⁶⁸, illetőleg 5^{730/0-al}), melynek legnagyobb részét Nagy-Britanniába és Hollandiába szállítják; csekélyebb, de még mindig számottevő tényezőt a kornak kivitelünkben a bab, a tengeri és a búza, nem-

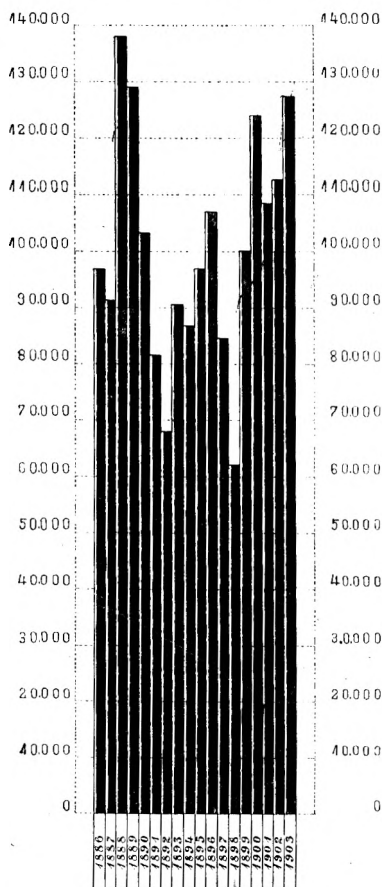


38–39. ábra. Donga-kivitel.

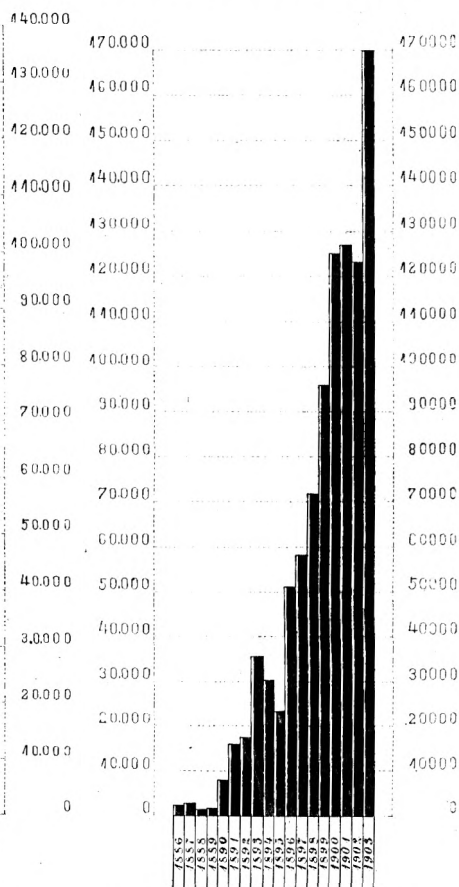
különben a cserkivonat, melynek kivitele 1886 óta úgyszólván állandó emelkedést mutat s évi 4000 tonnáról 1902-ben már csaknem 23 ezer tonnára emelkedett.

Mindezekből kitűnik, hogy tengerentúli kiviteli forgalmunk egész jellegére a mezőgazdasági termelés nyomja rá a bélyegét s ez teszi könnyen érthetővé, miért van

a fiumei forgalom oly nagy hullámzásnak kitéve, aminőre alig találunk máshol példát, mert ezen a forgalmon főleg a kivitel uralkodik s kiviteli cikkeink természete olyan, mely mind a termelés mind az



40. ábra. Fiume liszt kivitele súlytonnákban 1886—1903.

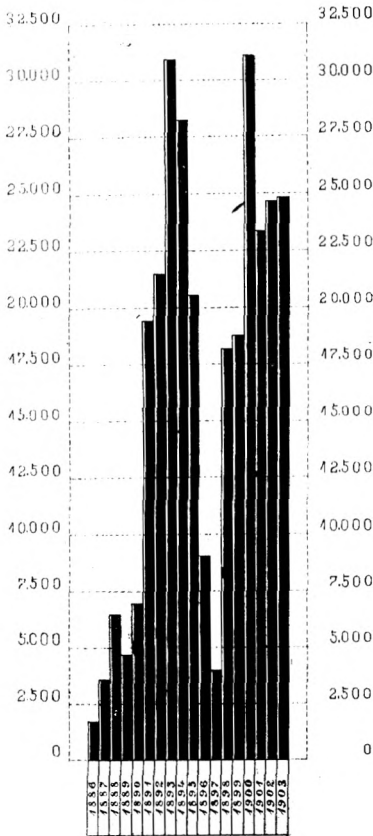


41. ábra. Fiume cukor kivitele súlytonnákban 1886—1903.

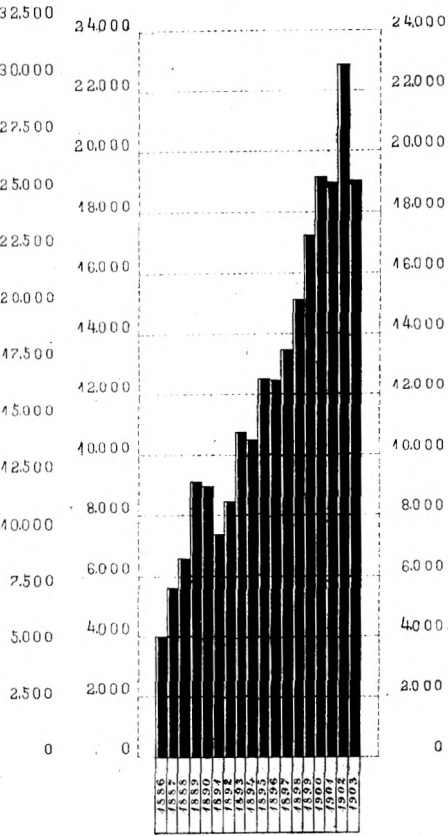
értékesítés tekintetében a legnagyobb hullámzásoknak van kitéve.

De vegyük most szemügyre, hová és mily arányokban irányul fiumei kivitelünk. Ismét az 1903. évi forgalmat véve alapul, azt látjuk, hogy kiviteli piacaink közt első helyen áll Nagy-Britannia, mely különösen a magyar lisztnek és cukornak állandó nagy piaca,

utána csaknem egyenlő arányokban (az angol kivitelnek mintegy felét tevő mértékben) sorakoznak Olaszország, Ausztria, Franciaország, s valamivel kisebb mértékben Brit-India, mely után jóval kisebb arányokban sorakoznak Hollandia, Belgium, Spanyolország és



42. ábra. Fiume babkivitele súlytonnában 1886—1903.

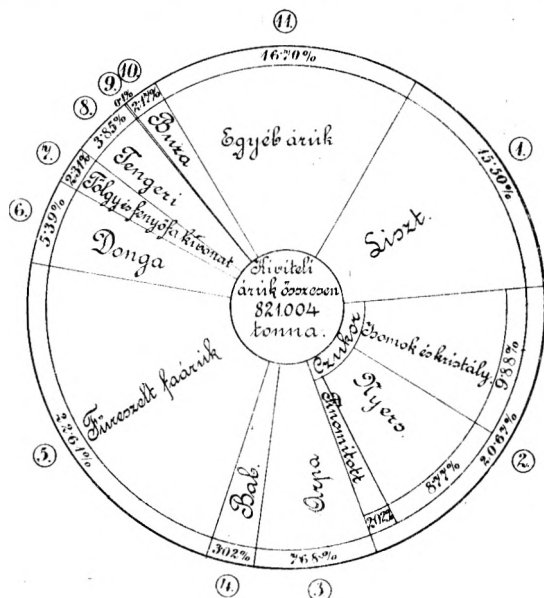


43. ábra. Fiume cserkivonat-kivitele súlytonnában 1886—1903.

Portugália. Görög- és Törökország s némi csekély mértékben Japán.

A behozatali forgalomban az 1903. évben a főtényező a leginkább Olaszországból és Dalmáciából származó *bor* volt, mely az összes behozatalnak súlyban $19\frac{32}{100}$ -át, értékben $20\frac{36}{100}$ -át tette, ezután sorakoznak: a hántatlan *rizs* ($14\frac{83}{100}$, illetőleg $12\frac{96}{100}$ -át), amelynek behozatala

1886 óta — a kisebb-nagyobb hullámzásoktól eltekintve — folytonosan emelkedik még pedig 28.000 tonnáról, 1903-ban 67.000 tonnára, ami leginkább Brit-Indiából s kis részben Japánból származik. az leginkább Angliából, de részben Ausztriából is származó *szén*, (súlyban 17⁷⁸, de értékben csak 1⁶⁵⁰/₀-kal) a szintén Brit-Indiából származó nyers *juta* (súlyban ugyancsak 2⁸⁵, de értékben 4²⁸⁰/₀-al), melynek behozá-

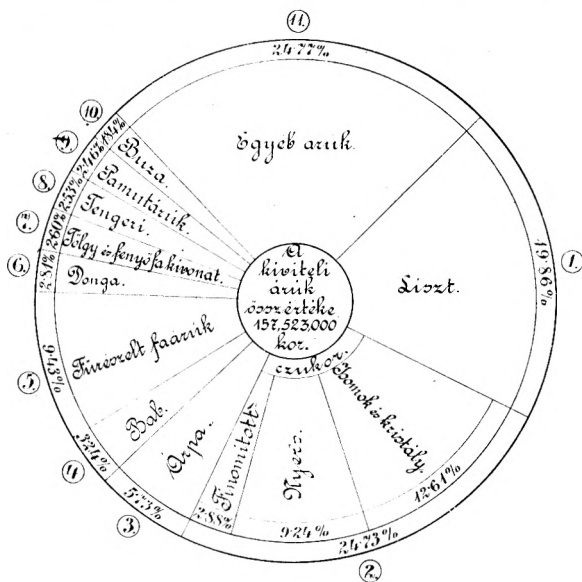


44. ábra. Fontosabb kiviteli árúk Fiume tengeri áruforgalmában 1903. évben.

1. Liszt 127.221 t. 2. Cukor: kristály 81.135 t, nyers 72.002 t, finomított 16.595 t = 169.732 t. 3. Árpa 63.031 t. 4. Bab 24.822 t. 5. Fűrészelt faárúk 185.603 t. 6. Donga 44.277 t. 7. Tölgy- és fenyőfa kivonat 18.995 t. 8. Tengeri 31.633 t. 9. Pamutárúk 784 t. 10. Búza 17.818 t. 11. Egyéb árúk 127.088 t.

tala igen nagy hullámzást mutat, úgy, hogy az 1886—1903. években évi 2000 és 27.000 tonna közt változik; a román és argentiniai tengeri (9⁵⁵, illetőleg 4¹⁹⁰/₀-al), a túlnyomóan európai Törökországból s részben Egyiptomból és Nagy-Britanniából származó nyers *dohány* (súlyban ugyancsak 1⁰/₀-al, de értékben 9⁷⁶⁰/₀-al), az Olaszországból 1893 óta mind nagyobb mennyiségben behozott *narancs és citrom* (súlyban 3¹⁹, érték-

ben $1\frac{92}{100}$ -al) a leginkább Braziliából, részben Triesztből behozott *kávé* (súlyban $0\frac{81}{100}$, értékben $2\frac{36}{100}$ -al), mely cikk behozatalának nagy hullámzása és csekély mennyisége az ezirányú sikertelen kísérletek sajnos bizonyossága; a Brit-Indiából behozott nyers pamut (súlyban $0\frac{8}{100}$, értékben $3\frac{92}{100}$ -al). Behozatali forgalmunkban igen érzékeny hiányt okoz utóbbi években a nyers



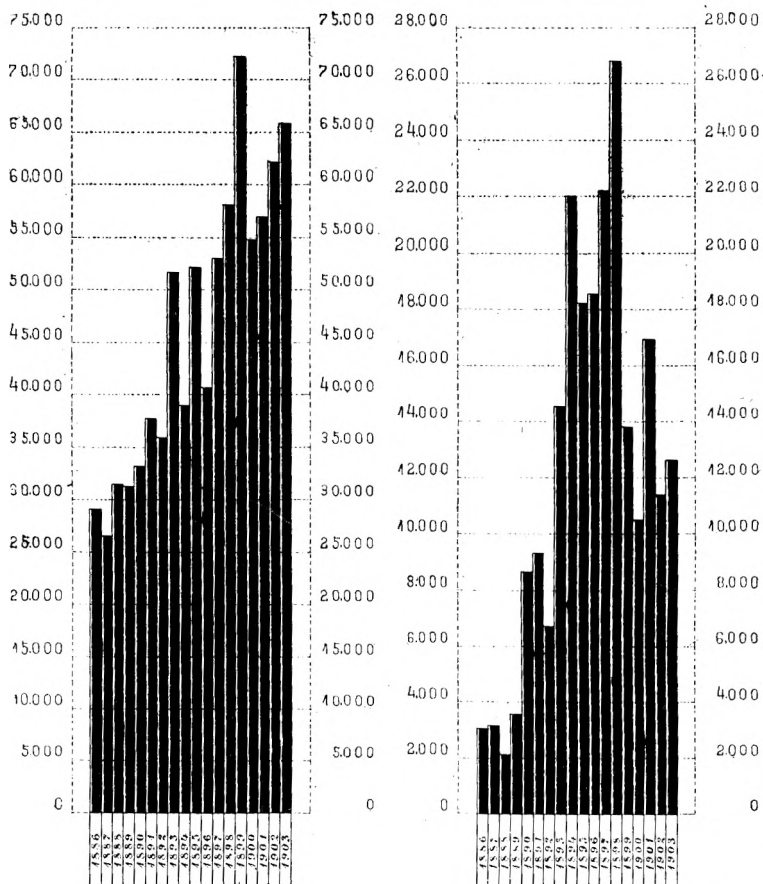
45. ábra. Fontosabb kivitteli árúk Fiume tengeri áruforgalmában pénzértékben 1903. évben.

1. Liszt 31,288.468 K. 2. Cukor: kristály 19,861.646 K, nyers 14,554.476 K, finomított 4,540.596 K = 38,956.718 K. 3. Arpa 9,034.199 K. 4. Bab 5,107.501 K. 5. Fűrészelt faárúk 14,848.240 K. 6. Donga 4,427.680 K. 7. Tölgy- és fenyőfa kivonat 4,102.963 K. 8. Tengeri 3,978.117 K. 9. Pamutárúk 3,870.196 K. 10. Buza 2,894.872 K. 11. Egyéb árúk 39,014.003 K.

kőolaj előbb nagyarányú behozatalának — a galíciai petroleum érdekében jelentékenyen fölemeit kőolajvám következtében beállott — csaknem teljes megszűnése (az 1899. évi 80.000 tonnáról, 1901-ben 2500 tonnára szállván le a behozatal, ami a fiumei állami jövedelmek) különösen a fogyasztási adó erős csökkenését is természet-szerűleg maga után vonta.

A fiumei kikötő behozatali forgalmának a nagy

zömét tehát — legalább az 1903. évben — oly gazdasági és bányatermények alkotvák, mint a bor, tengeri, dohány, szén, amelyek saját belföldi termelésünknek



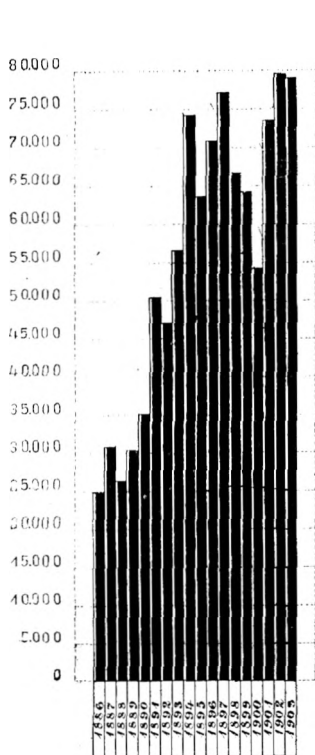
46. ábra. Fiume hántatlan rizsheozatala súlytonnában 1886—1903.

47. ábra. Fiume nyers jutabehozatala súlytonnában 1886—1903.

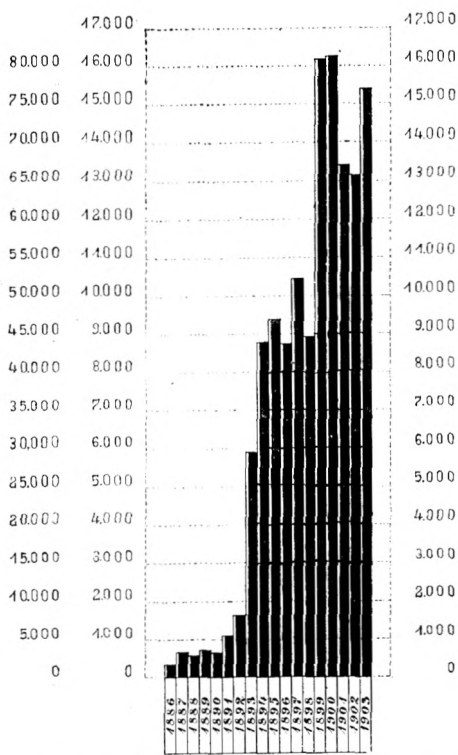
is jelentékeny tényezői, míg azok a cikkek, melyek nálunk nem termelhetők, s amelyekből tényleg behozatalra vagyunk utalva — a rizst, jutát és pamutot kivéve — csak kis mértékben jönnek a fiumei kikötőn át házáinkba s ezeknek az árúknak nagyobbrésze az ez irányú fiumei kereskedelem hiányában ma is Trieszten és Hamburgon át kerül hozzánk.

A forgalom lebonyolításában a magyar hajózási vál-

lalatok igyekeznek mind nagyobb tért foglalni s e tekintetben az Adria társaság hajórajának és járatainak az 1901. évben kötött új szerződés folytán történt jelentékeny megszorítása úgyszólván azonnal éreztette kedvező hatását, amennyiben a fiumei kikötő tengeri áruforgalmában az Adria részesedése az előző évek



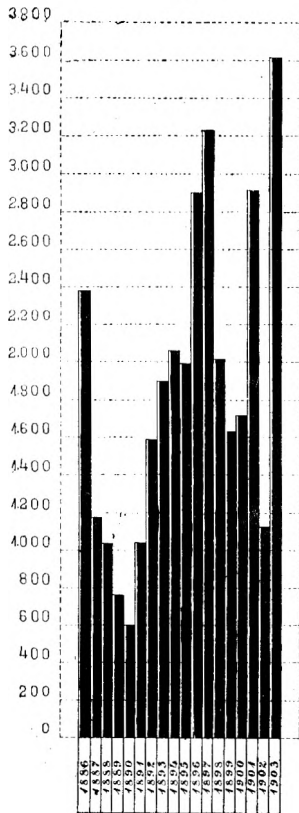
48. ábra. Fiume ásványszén-behozatala súlytonnákban 1886—1903.



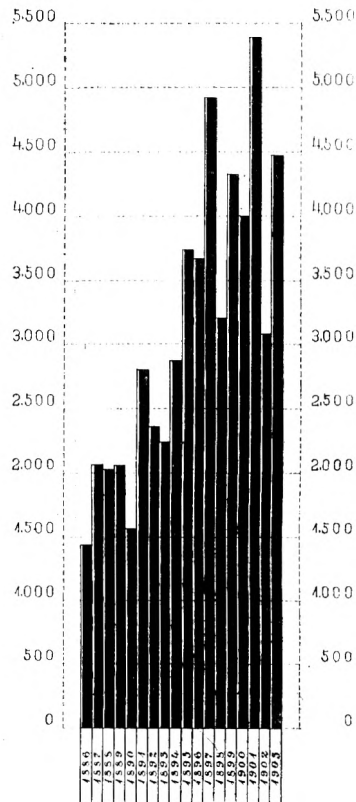
49. ábra. Fiume déligyümölcs-behozata súlytonnákban 1886—1903.

26—28⁰/₀-áról 1902-ben 31⁴/₀-ra, 1903-ban már 37⁷⁷/₀-ra emelkedett, amihez hozzávéve a magyar-horvát parthajózási vállalatnak átlagosan 12—13⁰/₀-ot s a szabadhajózási vállalatoknak mintegy 3⁰/₀-ot tevő részesedését: a magyar hajózási vállalatok 1903-ban a fiumei tengeri forgalomnak már 54²²/₀-át, tehát több mint felét bonyolították le. Hazai vállalataink azonban csak a kivitelben vannak túlsúlyban a külföldi hajózási

vállalatok felett, s amíg pl. az 1903 évi fiumei kivitelnek $67\frac{46}{100}$ -át közvetítették, a behozatalban csak $29\frac{64}{100}$ -kal részesedtek, még pedig az Adria 12⁰⁵, a magyar-horvát társaság 9²² s a hazai szabadhajózási vállalatok $8\frac{37}{100}$ -kal; ez irányban a főtényező



50. ábra. Fiume kávébehozatala súlytonnában 1886–1903.

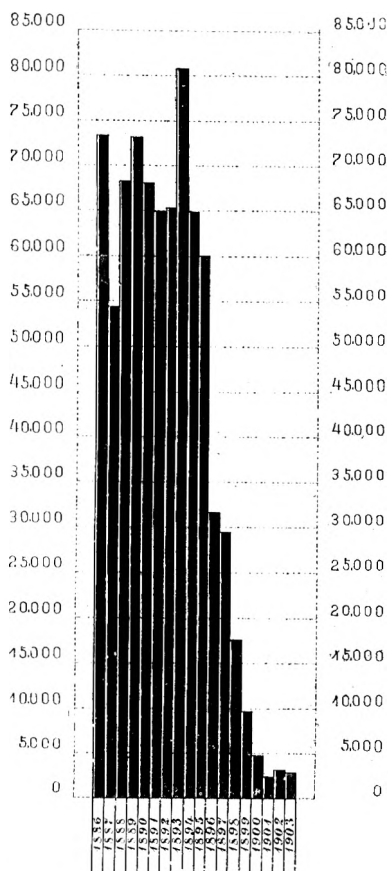


51. ábra. Fiume dohánybehozatala súlytonnában 1886–1903.

ma is az osztrák Lloyd hajózási társaság, mely a Kelettel való forgalmunkat látja el s ezenkívül azon angol gőzösök s olasz vitorlások és gőzhajók, melyek a behozatali cikkek tömegét különösen Angliából, Olaszországból és Brit-Indiából Fiuméba szállítják.

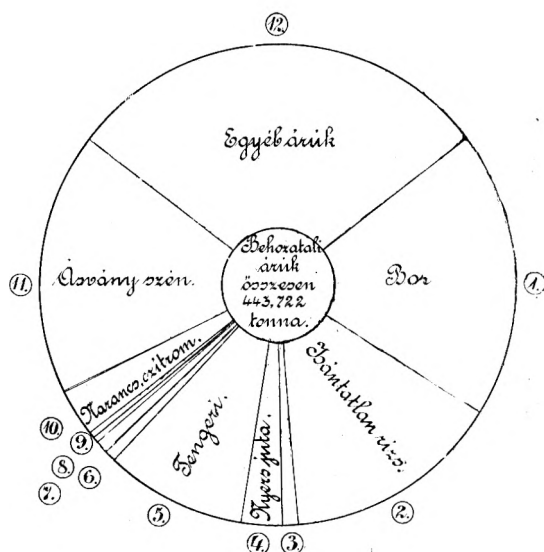
A mi legnagyobb hajózási vállalatunk, az Adria m. kir. Tengerhajózási Társaság forgalmát illeti, az különösen a kivitelben meglehetősen nagyarányú fejlődésnek

dést mutat, amennyiben az 1883/85. évek évi átlagával szemben az 1903. évi kivitel annak négyszereséig emelkedett s a fiumei összes kivitelnek mintegy felét tette



52. ábra. Fiume nyers kőolajbehozatala súlytonnában 1886—1903.

ki, a behozatali forgalomban azonban az 1891-ben megindult fejlődés azóta csekély hullámzással úgyszólván állandóan stagnál s a fiumei behozatali forgalomnak mindössze 15%-át teszi. Sokkal jelentékenyebb azonban az Adriának a közbenső (külföldi) kikötők közötti forgalma, mely jóval felülmulja annak fiumei összes forgalmát s még jelentékenyebb ennek a fokozatos emelkedése, amennyiben az 1903. évi közbenő



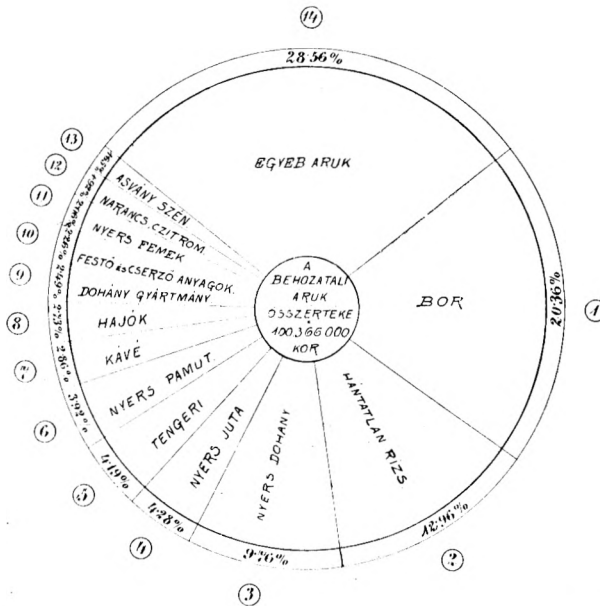
53. ábra. Fontosabb behozatali árúk Fiume tengeri áruforgalmában súlytonnákból 1903. évben.

1. Bor 85.715 t = 19.33%. 2. Hantatlan rizs 65.786 t = 14.83%.
3. Dohány 4.472 t = 1.01%. 4. Nyers juta 12.631 t = 2.85%.
5. Tengeri 42.370 t = 9.55%. 6. Nyers pamut 3.546 t = 0.80%.
7. Kávé fémek 4.609 t = 0.81%. 8. Festő és cserző anyag 1.888 t = 0.42%.
9. Narancs, citrom 1.763 t = 0.40%. 10. Asvány, szén 78.906 t = 17.78%.
11. Egyéb árúk 128.856 t = 29.04%.

forgalom az 1883/85 évek évi átlagának csaknem a 14-szeresére emelkedett.¹⁾

Fiume tengeri forgalmában mind jelentősebb szerep jut a parthajózásnak, különösen mióta a Magyar-Horvát Tengerhajózási Társaság alapításával a kisebb magyar kikötőkkel, nemkülönben a dalmát és isztriai kikötőkkel nyerszólván évről-évre sűrűbb és élénkebb összeköttetésbe lépett Fiume, amihez hozzájárult az 1901 végéig Schwarcz Lipót hajózási vállalkozó fentartotta fiume —

¹⁾ Az 1904. és 1905. években a külföldi hajózási vállalatoknak az Adria-társaság ellen az ez által képviselt Cunard-féle kivándorlási hajójaratok monopolszerű berendezése miatt indított tarifaharca folytán ennek különösen a fiumei forgalma igen erősen megesapant, nevezetesen fiumei összes forgalma leszállt 1904-ben 332,906 tonnára, az 1905. évben 334,000 tonnára s a közbenső forgalma 1904-ben 564,234 tonnára s 1905-ben 552,900 tonnára. Ez a csökkenés azonban remélhetőleg csak átmeneti jellegű lesz s az Adria-társaság forgalma továbbra is visszanyeri az állandó fejlődés jellegét.



54. ábra. Fontosabb behozatali árúk Fiumei tengeri áruforgalmában pénztértékben 1903. évben.

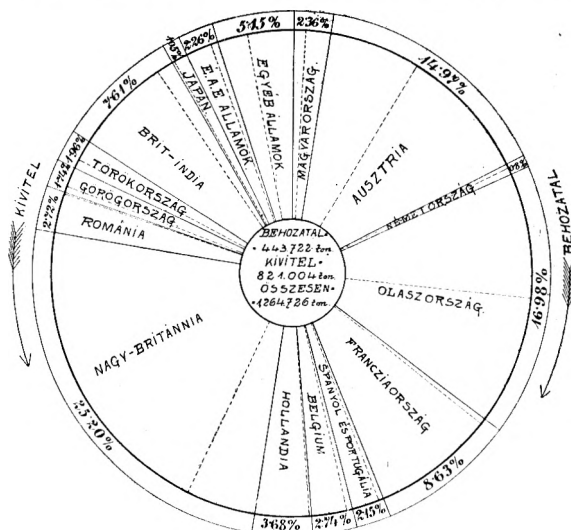
1. Bor 20,428.945 K. 2. Hántalan rizs 13,011.493 K. 3. Nyer dohány 9,798.034 K. 4. Nyers juta 4,293.225 K. 5. Tengeri 4,205.196 K. 6. Nyers pamut 3,934.490 K. 7. Kávé 2,873.102 K. 8. Hajók 2,739.080 K. 9. Dohány gyártmány 2,503.268 K. 10. Festő és cserző anyagok 2,265.960 K. 11. Nyers fémek 2,062.125 K. 12. Narancs, citrom 1,925.008 K. 13. Ásványszén 1,658.227 K. 14. Egyéb árúk 28.667.857 K.

velencei és fiume — anconai járatok forgalma, mely utóbbiak különösen a személyforgalom tekintetében emelkedtek évről-évre fokozódó jelentőségre.

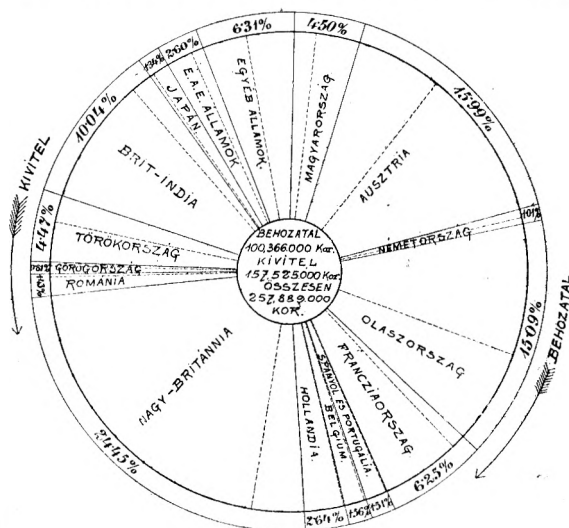
Az „Adria” forgalma tonnákban:

Év	Fiume forgalom			Közbenső forgalom	Minössze
	Kivitel	Behozatal	Összesen		
1883/95	100.791	16.666	117.457	41.649	158.806
1886/90	155.038	14.514	169.552	70.272	239.824
1891/95	182.665	53.646	236.311	213.282	449.593
1896/900	222.946	68.248	291.194	365.258	656.452
1901	251.672	52.305	303.977	396.068	700.045
1902	303.072	50.559	353.631	541.397	895.028
1903	418.437	54.018	472.455	576.326	1,048.781
1904	272.710	60.196	332.906	564.234	897.140
1905	280.300	53.700	334.000	552.900	888.900
1901—05	305.238	54.155	359.393	520.185	879.578

További nagyobb arányú lendületet vannak hivatva adni ezen parthajózási forgalomnak a Magyar-Horvát



55. ábra. A fiemei kikötő tengeri áruforgalma származási és rendeltetési országok szerint tonnákban 1903. évben.



56. ábra. A fiemei kikötő tengeri áruforgalma származási és rendeltetési országok szerint pénzértékben 1903. évben.

Tengerhajózási Társasággal 1901-ben kötött újabb állami szerződések, melyek egyrészt — mint fentebb

említők — a dalmát hajójáratok igen jelentékeny kiterjesztését vonták maguk után, másrészt a Schwarcz-féle vállalat átvétele által egy kézbe összpontosítá egész parthajózási forgalmunkat, annak egységes kezelését és fejlesztését biztosítván. S ha összeállítjuk ezen két rendbeli parthajózási forgalmunk eredményeit, örömmel és megelégedéssel konstatálhatjuk, hogy az árúforgalom ezekben a viszonylatokban az 1892. évi 77,000 tonnáról 1904-ben 150,000 tonnára emelkedett, tehát megkétszereződött, míg a személyforgalom ugyanezen idő alatt 80.000-ról 717 ezerre emelkedett, tehát megkilenszereződött, s mind az áru-, mind a személyforgalom eddigi emelkedésének folytonos fokozódása legjobb bizonyítéka parthajózásunk céltudatos kezelésének, mely a jövő fejlődésnek is biztos zálogát alkotja.

A Magyar-Horvát Tengerhajózási Társaság és a korábbi Schwarcz-féle vállalat forgalma.

(A vállalatok adatai szerint, a közbeeső kikötők mellőzésével.)

Év	Á r u f o r g a l o m			S z e m é l y f o r g a l o m		
	kivitel	behozatal	együtt	Fiuméből	Fiuméba	együtt
	<i>mm</i>			<i>u t a s</i>		
1892	541908	227694	769602	—	—	80448
1893	532691	257965	790656	66543	65554	132097
1894	511068	274182	785250	84332	81686	166018
1895	563952	236619	800571	129269	130743	260012
1896	638131	236758	874889	147718	153441	301159
1897	571175	236092	807267	174604	177353	351957
1898	799790	290338	1090128	221053	223344	444397
1899	903951	222150	1126101	268815	270059	538874
1900	923166	333947	1257113	265389	279054	544443
1901	1106627	295549	1402176	263108	268045	531153
1902	1043259	300614	1343873	298407	295698	594105
1903	1153105	322178	1475283	292305	322720	615025
1904	1146665	369612	1516277	341240	375765	717005

Hazai tengerhajózási vállalataink mellett — mint arról már jóval fentebb szólottunk — a Kelettel való

forgalom kiszolgálásával jelentékeny szerep jut tengeri áruforgalmunkban az osztrák-Lloyd társaságnak is.

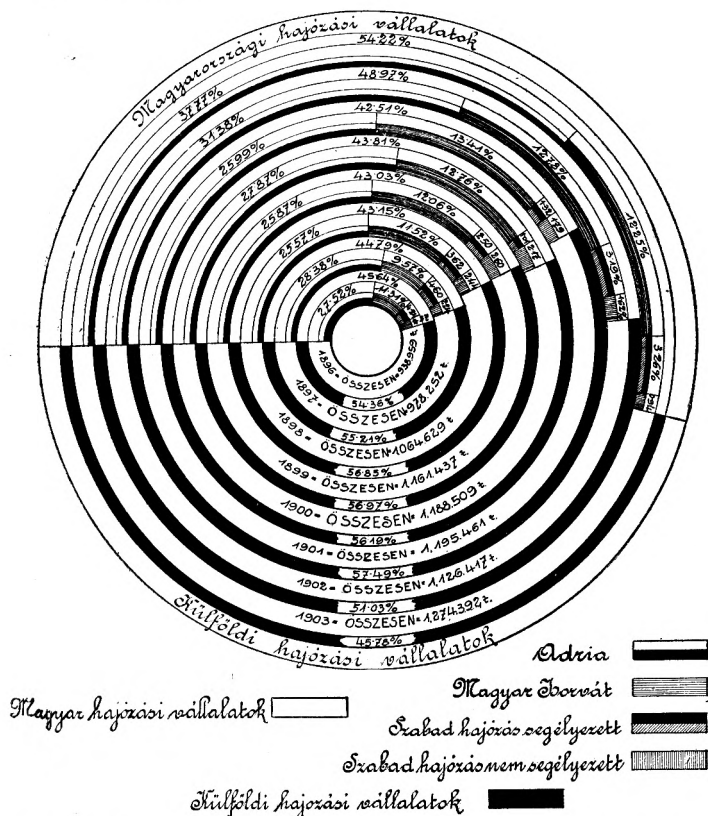
Az általa közvetített összes magyar forgalom 1903-ban 158,157 tonnát tett, még pedig a kivitelben 98.960 tonnát, a behozatalban 59.197 tonnát. A vállalat lebonyolította indo-kinai forgalom pedig, melyért az osztrák kormánynak a suez-csatornai illetéket megtérítjük, 1899 óta a következő volt:

	Kivitel	Behozatal súly tonnákban	Összesen	Megtérített Suez-illeték ar. frank
1899	44,182	21,109	65,291	404,519
1900	60,087	19,431	79,518	491,696
1901	111,394	13,803	125,197	619,802
1902	46,697	19,396	66,093	563,520
1903	27,444	16,739	44,183	276,659
1904	32,207	16,680	48,887	234,560

Ezen nagyobb különbségek illusztrálására meg kell említenünk, hogy különösen cukorkivitelünk érdekében némely években nemcsak az egyezményen felül egész éven át rendelkezésünkre bocsátott rendes, de sőt külön járatok után is megtérítettük a Suez-illetéket s az indo-kinai járatokon kívül 1902. és 1903. és 1905. évben kísérletképpen a keletafrikai járatok is biztosítottak Fiume részére ugyancsak a megfelelő Suez-illeték megtérítése mellett; ez a forgalom azonban eddig nagyobb lendületet még nem vehetett.

Mindezek után a tengeri áruforgalmunkról nyújtott kép kiegészítéseül meg kell még emlékeznünk a Magyar Keleti Tengerhajózási Társaságnak bár lassan, de cél tudatosan terjeszkedő forgalmáról, mely a dunai út felhasználásával Galatzon s a Fekete-tengeren át van hivatva különösen kelet felé, de az ország keleti és dél-keleti részeiből nyugatra is irányuló kiviteli forgalmunknak hathatós eszközévé válni. Ez a társaság ma még a kezdet nehézségeivel küzd, de egyrészt a Galatz és Konstantinápoly közt fenntartott havi két rendes áru- és személyszállító járatával, valamint többi hajójárataival máris hasznos tényezője kivitelünknek. Ezen vállalat szerződéses járatain 1902-ben mintegy 4700, 1905-ben mintegy 5500 tonna magyar árut szállított a Levantéba,

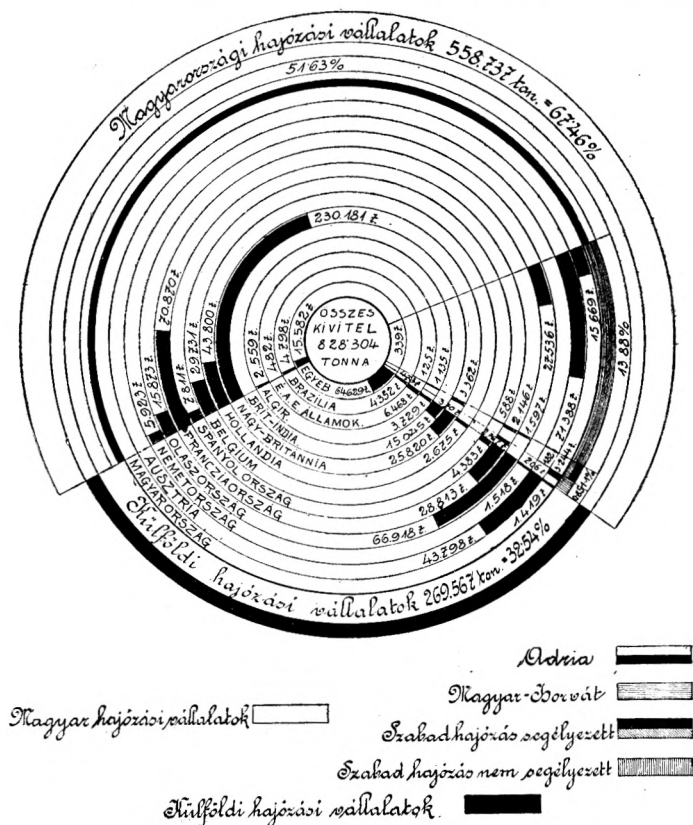
míg magyar származású fát 1902-ben 5157 tonnát, 1905-ben már 12.639 tonnát vitt külföldre, s hajóinak szaporításával s ezzel teljesítő képességének fokozásával ezirányu forgalmunk kiszolgálására mindjobban képesítve leend.



57. ábra. A magyarországi és a külföldi hajózási vállalatok részesedése a fiumei kikötő tengeri áruforgalmában tonnákban 1896—1903.

Azon intézkedések és alkotások sorában, melyekkel Fiume forgalma a fentiekben vázolt örvendetes fejlődés útjára tereltetett, föl kell említenünk a már Baross miniszter kezdeményezésére 1889-ben a Pesti Leszámitoló Bank létesítette fiumei közraktári vállalatot, mely 1891 július 1-én kezdte meg működését, s amely a kikötőben 100.000 métermázsza befogadó képességű gabonaelevátort is épített, melynek költségeit azonban

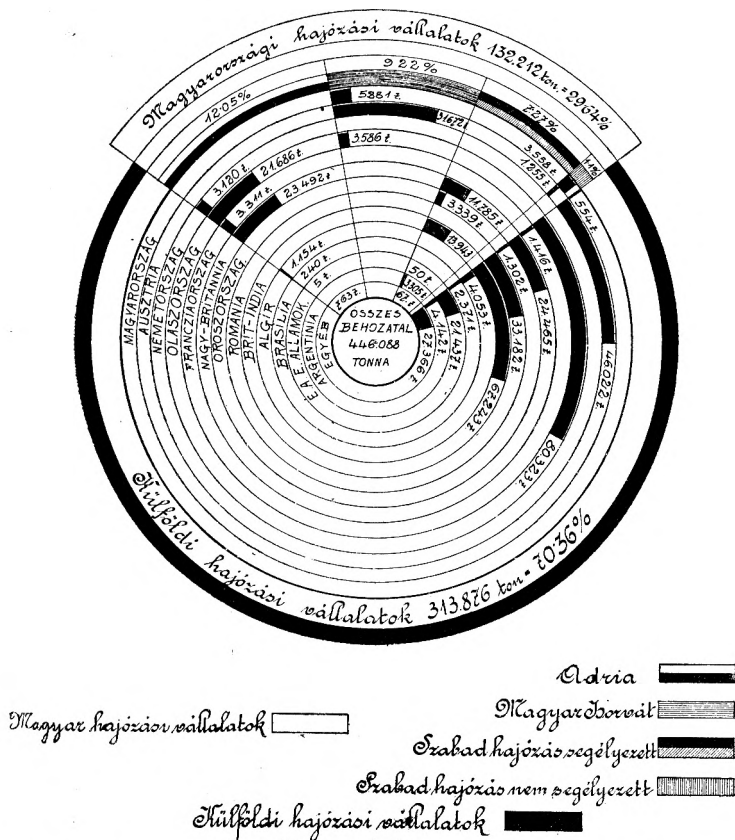
az államvasútak a szerződés tartama alatt kis részletekben megtéríteni kötelesek. Minthogy azonban ez a vállalat a vele 1889 szept. 23-án 20 évre kötött állami szerződés értelmében nemcsak raktározási, de szállítványozási, sőt a Leszámitoló bank részére áruüzlettel is foglalkozott s e miatt ellene a fiumei kereskedők



58. ábra. A magyar és külföldi hajózási vállalatok részesedése a fiumei kikötő kiviteli áruforgalmában 1903. évben.

ismételten panaszkodtak, a vállalattal fennálló szerződést 1898 szept. 30-án felbontották s a raktározási üzlet kezelésére egy külön önálló vállalatot: a *Fiumei Nyilvános Raktárrészvénytársaságot* alapítottak egymillió korona alaptőkével, melynek a pályaudvaron és a kikötőben levő összes raktárakat bérbe adták. A társaság működési körébe utaltattak:

a) a tárházi üzlet, abban a keretben, mint azt a kereskedelmi törvény a nyilvános közraktárakra előírja, t. i. az áruk be- és kiraktározása, gondozása, kezelése, elvámolása, továbbá az áruelőlegezés, szállítmányozás, közraktári jegyek kibocsátása és aukciók rendezése;



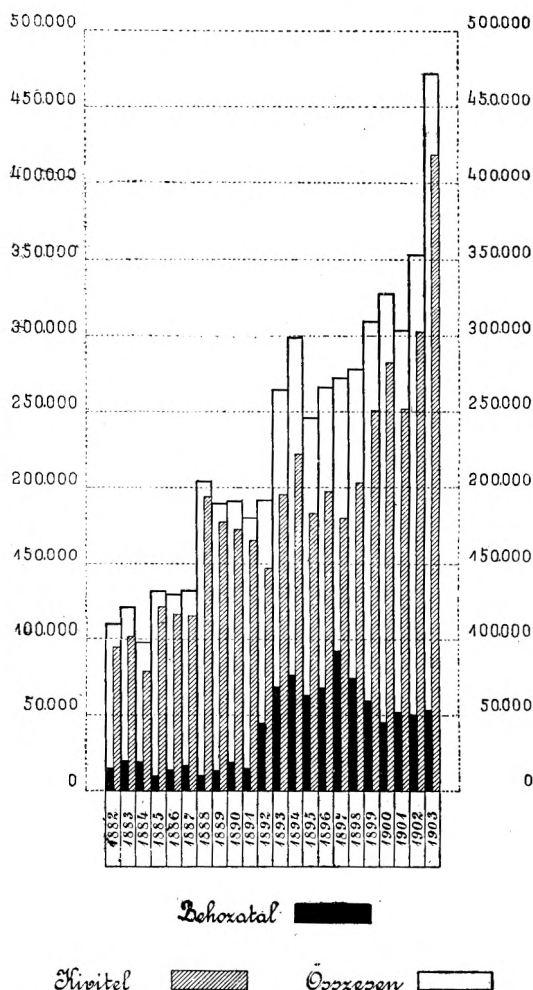
59. ábra. A magyar és külföldi hajózási vállalatok részesedése a fiumei kikötő behozatali árúforgalmában 1903. évben.

b) raktárak bérbeadása, de csak az államvasútak hozzájárulásával;

c) az államvasútak bizományosaként a vasúton érkező áruk kirakása, mérlegelése és fuvarozása.

A társaság tarifáira a kereskedelmi miniszternek döntő befolyása van, s mind a térbérleti, mind a fekbér-tarifák jóval olcsóbbak, mint más kikötőkben. Hogy a válla-

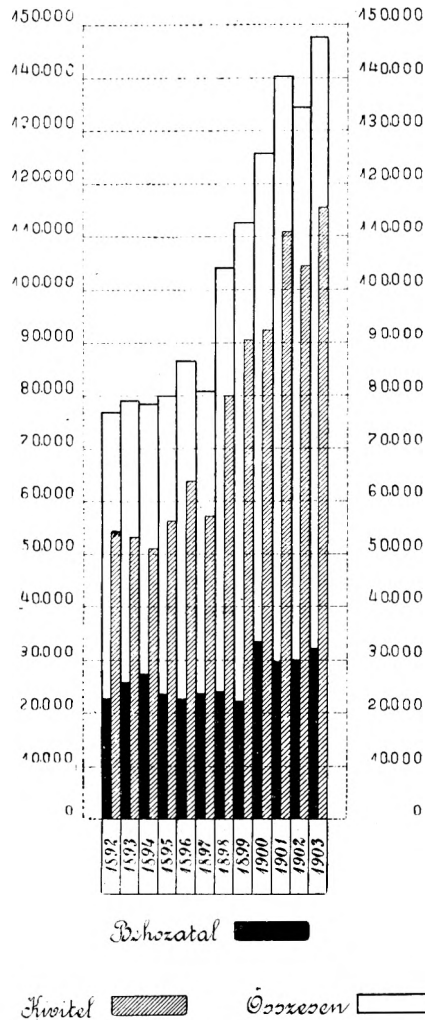
lat a fiumei kikötő forgalmának lebonyolításában minő szerepet játszik, arra nézve röviden csak annyit említünk meg, hogy pl. az 1903-ban vasúton és hajón Fiuméba



60. ábra. Az Adria m. kir. tengerhajózási részvénytársaság fiume áruforgalma súlytonnában 1882—1903.

érkezett 1,293.445 tonna árunak mintegy a fele (654,000 t.) került a társaság kezelte raktárakba, még pedig 430.250 t. vasúti bízományi áru, 24.696 t. a tárbérlők részére és 199.163 t. tárházi áru; tehát a tárházi áruk

részesedése az összes beérkezésben $15\cdot4^0_0$, míg az 1899-ben 13^0_0 , 1900-ban 10^0_0 , 1901-ben $11\cdot8^0_0$, 1902-ben



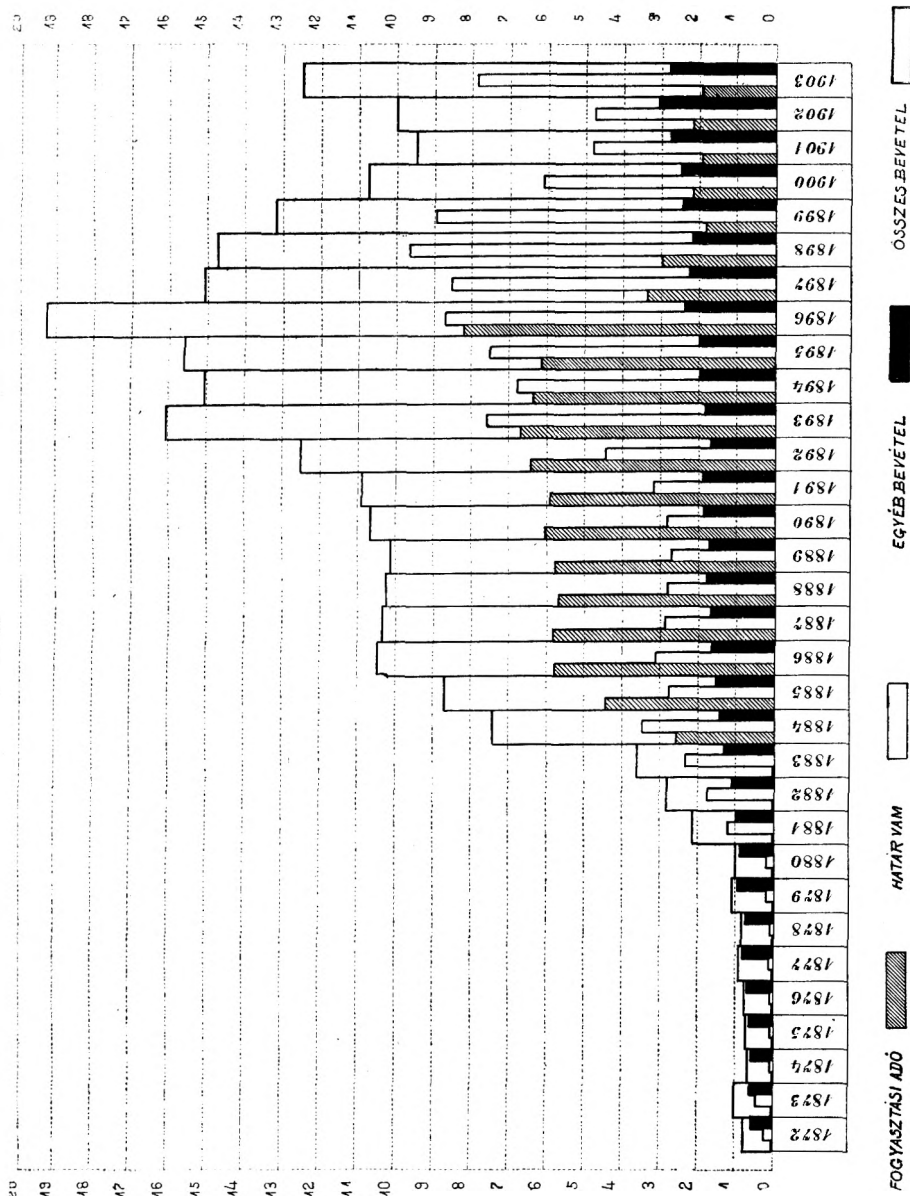
61. ábra A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság
fiumei árúforgalma súlytonnában 1892—1903.

$12\cdot7^0_0$ volt, úgy hogy a tárházi kezelés évről-évre emelkedő irányzatot követ s ez is hivatva van hozzájárulni a fiumei forgalom fejlesztéséhez.

VII. FEJEZET.

Tanulságok. — A fiumei állami jövedelmek. — Összehasonlítás Triest forgalmával. — A kontinentális kikötők forgalma 1903-ban. — Zárszó.

Tengerentúli forgalmunknak a fentiekben vázolt kialakulása és fejlődése világosan megmutatja az utat, melyen haladva, Fiumét külkereskedelmünk hatalmas gócpontjává fejleszthetjük. Ezek a teendők két főtényező körül kell, hogy csoportosuljanak. Az egyik a kereskedelmi érdekeinknek megfelelő rendszeres hajójáratoknak a nemzeti hajózási vállalatok útján leendő legmesszebbmenő kiterjesztése és biztosítása, a másik a behozatali forgalomnak lehető fejlesztése s e végből az ezzel fogtalkozó kereskedelemnek megfelelő állami támogatással leendő oly mértékű megteremtése és oly szilárd alapokon leendő szervezése, hogy annak kellő megerősödése és életképes fejlődése biztosítva legyen; mert az kétségtelen, hogy Fiume forgalma csak akkor fog igazán nagy lendületet venni, ha az ottani kivitel és behozatal arányos egyenletes megoszlása a hajózást minden irányban lehető egyformán képes foglalkoztatni. Hogy mindehhez a kikötőnek mielőbb megfelelő kibővítése és kellő felszerelése okvetlenül szükséges, azt bizonyára nem is szükséges bővebben megokolnunk s e tekintetben bölcs előrelátással mindig igyekezni kell a forgalmi szükségletek kielégítéséről már eleve akként gondoskodni, hogy a forgalom fejlődése már készen találja a lebonyolítására szükséges berendezéseket, sőt ezek bősége mintegy kedvező alkalmul kínálkozzék újabb és újabb forgalmak megteremtésére. S e tekintetben még a bőkezűség sem megokolatlan, mert nemcsak a külföldi példák sokasága, de maga Fiume is élénken tanuskodik arról, hogy az országnak mekkora közvetett és közvetlen haszna van egy ilyen jól felszerelt kikötőből.



20. tábla A Magyarországi Államnak a bevétel forrásai 1872—1903.

Azok a kétségtelenül nagy anyagi áldozatokba került munkálatok és intézkedések ugyanis, amelyek lehetővé tették, hogy a fiumei kikötő összes forgalma a múlt század 70-es éveitől, mindössze 35 év alatt 165.000-ról $1\frac{1}{4}$ millió tonnára emelkedett, tehát meg 7 és félszeresződött s ezzel Fiume külforgalmunknak máris jelentős gócpontjává fejlődött: a magyar államkincstárnak igen jelentékeny jövedelmi forrásokat is nyitottak meg, s a fiumei forgalom emelkedésével s megfelelő kialakulásával különösen a határvám és fogyasztási adó címén évenként milliókkal gazdagították az állampénztárt. A fiumei állami jövedelmeknek ezen nagyarányú növekedése összeesik a tengeri árúforgalomban a múlt század 80-as éveiben beállott lendülettel, különösen pedig az 1883-ban megindult nyerskőolaj-behozattal. Amíg ugyanis az 1872—1880 közötti 9 év alatt a fiumei állami jövedelmek összege 7,868.400 koronát tett, tehát az évi átlag 874.268 K. volt, addig az 1881—1890. közötti 10 év alatt az átlagos évi bevétel 7,656.691 koronára, az 1890—1900 közti 10 év alatt pedig az átlagos évi bevétel 14,308.911 koronára, tehát a 25 év előtti átlagos jövedelemnek közel 17-szeresére emelkedett s 1872-től az 1903. év végéig az összes állami bevételek mintegy 260 millió koronát tesznek. Ennél nyomatékosabban mi sem bizonyíthatja a fiumei forgalom érdekében kiadott milliók hasznos elhelyezését, mert ezzel nemcsak az ország gazdasági fejlődésének tettünk nagy szolgálatokat, de az ország pénzét oly jól helyeztük el, hogy az máris búsásan megtérült. Nagy tévedés tehát áldozatokról beszélni akkor, amidőn a fiumei kikötő bővítéséről, felszereléséről, vagy a hazai tengeri hajózás fokozottabb mértékű állami támogatásáról s a fiumei forgalom emelése érdekében a vasúti tarifák kellő mérsékléséről van szó, mert mindaz, amit ezirányban teszünk s — mint mondani szokás — áldozunk, búsásan megtérül nemcsak a közvetett haszon, a nemzeti vagyonosodás fejlődése, de sőt a közvetlen állami jövedelmek útján is.

Hogy Fiume tengeri árúforgalmának a fentiekben ismertetett fejlődését kellőleg mérlegelhessük, hason-

lítsuk azt össze legközelebbi versenytársának, különösen VI. Károly császár óta, tehát mintegy kétszáz éve a kormányhatalmak által főleg éppen Fiume rovására minden irányban és nagy arányokban támogattott, mondhatnók dédelgetett Trieszt tengeri árúforgalmának fejlődésével.

Trieszt tengeri árúforgalma öt évenkénti átlagokban:

	Behozatal	Kivitel	Összesen
	millió	koronákban	
1871/75	287 ⁸	198 ²	486 ⁰
1876/80	277 ¹	220 ⁰	497 ¹
1881/85	343 ⁶	301 ⁰	644 ⁶
1886/90	390 ⁸	328 ²	719 ⁰
1891/95	366 ¹	321 ⁹	688 ⁰
1896/900	375 ⁶	318 ⁰	693 ⁶
1901/94	420 ³	369 ⁰	780 ³

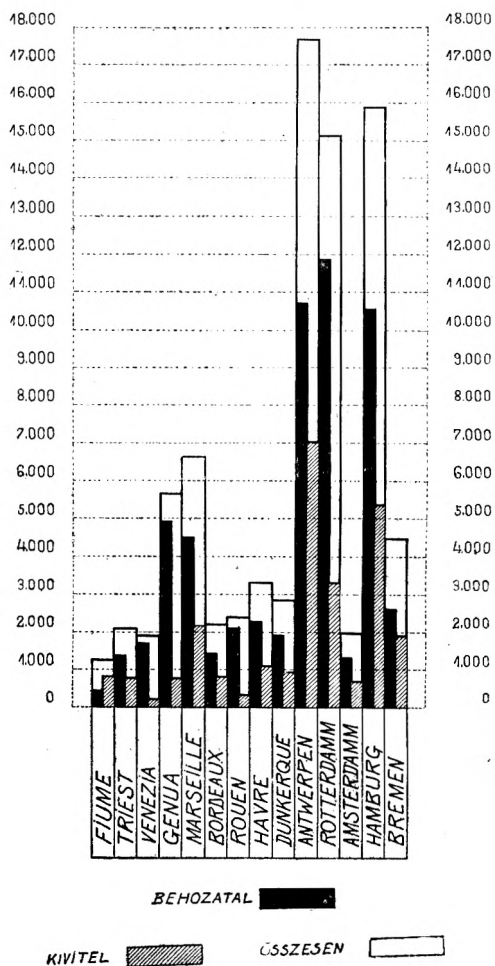
Amikor a magyar kormány a tengerészeti igazgatás átvételével, a fiumei kikötő építésének megkezdésével s a Fiuméba vezető vasútak kiépítésével tengeri forgalmunk alapjait, gondos kézzel, bár szerény keretben, lerakni kezdé, az 1871—1875 közötti 5 év átlagában tengeri árúforgalmunk mindössze 36 millió korona értéket képviselt, Trieszt árúforgalmának az értéke 486 millió korona, tehát tizenhárom és félszer annyi volt s tengerentúli forgalmi és kereskedelmi összeköttetései évszázados multtal dicsekedhettek, mely körülmény a további fejlődésre biztos alapot nyújtott. Ezzel szemben Fiumében a forgalomnak és kereskedelemnek most kellett csak az alapjait megvetni. S hogy ez mily mértékben sikerült, annak világos bizonyága tengeri árúforgalmunk nagyarányú fokozatos fejlődése. Amíg ugyanis Fiume tengeri árúforgalma az 1871—1875. évi ciklus évi átlaga 36 millió koronáról az 1901—1904. évek átlagában 260 millió koronára, tehát több mint a hétszeresére emelkedett, addig Trieszt árúforgalmának értéke ugyanezen idő alatt 486 millió koronáról 780 millió koronára, tehát mindössze 62⁰/₁₀₀-al emelkedett, eszerint amíg Fiume tengeri árúforgalma ezen idő alatt 224 millió koronával fokozódott, Trieszté 300 millió

korona emelkedést mutat, a haladás tehát közel párhuzamos, csak Trieszté valamivel emelkedőbb irányzatot mutat, amit azonban a Triesztre nézve már kezdettől fogva sokkal kedvezőbb viszonyok bőven megokolnak s ezekre való tekintetből a fiumei forgalom emelkedésének jelzett mértéke és irányzata legékesebben szóló bizonyossága tengeri árúforgalmunk örvendetes és szép reményekre jogosító föllendülésének. De másrésről ez az összehasonlítás önmagától reá vezet arra a tanulásra is, hogy tengeri árúforgalmunk intézményes szervezése és fejlesztése terén igyekeznünk kell a legnagyobb erélylyel, soha nem szűnő céltudatos gondoskodással s okos áldozatkészséggel lépést tartani Trieszttel, sőt tekintve a tengeri árúforgalomban való nagy hátramaradásunkat, keresni, kutatni kell azon módokat és eszközöket, melyek Fiume tengeri árúforgalmának különösen egyes nagy hézagait kitölteni s ezzel a fejlődésnek nagyobb lendületet adni hivatvák. S e hézagok tekintetében legyen szabad különösen a Levante-forgalomra hivatkoznunk. Állítsuk szembe Fiume és Trieszt Levante forgalmát pl. az 1903. évről:

	Behozatal		Kivitel		Összesen	
	tonna	millió korona	tonna	millió korona	tonna	millió korona
Fiume	12.144	75	34.630	61	46.774	236
Trieszt	176.121	750	195.557	1092	371.678	1842

Ezek szerint Trieszt levantei forgalma súlyban a nyolczszorosát, értékben a 14-szeresét teszi Fiume levantei forgalmának. Mi ebből a tanulság? Az, hogy igyekeznünk kell módokat és eszközöket találni arra, hogy Fiume levantei forgalmát jelentékenyen fokozzuk, még pedig egyrésről a kellő önálló hajójáratok berendezése, másrésről Fiumében megfelelő levantei kereskedőházak telepítése s ezzel a levantei kereskedelem egy részének odavonzása, s ottani megszilárdítása által. Hasonló intézkedésektől lehetne várnunk a Kelettel való forgalmunk fejlesztését általában s különös súlyt kellene helyezni behozatali forgalmunk lehető emelésére, ami kikötőnk forgalmát általában sokkal élénkebbé tenné s azáltal, hogy a kikötőbe befutó hajók

száma ennek folytán jelentékenyen szaporodnék, a kiviteli alkalom is fokozódván, a hajókban nagyobb verseny, a szállítási alkalmakban nagyobb kínálat s ezzel



63. ábra. Kikötők tengeri árúforgalma 1000 kg-os 1000 súlytonnákban. 1903. évben.

olcsóbb kiviteli díjtételek állanának külkereskedelmünk rendelkezésére.

S ha összehasonlítjuk Európa fontosabb tengeri kikötőinek árúforgalmát, azt látjuk, hogy Fiume az egyetlen kikötő, melynek kivitele nagyobb, mint

behozatala, míg a többiekben a behozatal — némelyiknél igen jelentékenyen — felülmúlja a kivitelt, ami különben rányomja Magyarországra a túlnyomóan nyers-termelés bélyegét, míg a többi kikötők forgalmának kialakulásában az illető országok ipari jellege nyer erőteljes kifejezést. S ez szintén további ujjmutatás arra, hogy iparunk fejlesztése végett a nagyarányú céltudatos tevékenységnek tágas mezeje vár az alkotó kezek munkájára.

De látunk ebből a kimutatásból még mást is. Látjuk azt, mily kicsiny szerep jut Fiumének a világ tengerentúli forgalmában. Magának Triesztnek — mely pedig szintén a kisforgalmú kikötők közt foglal helyet — az áruforgalma csaknem kétszerese, a behozatali forgalma több mint háromszorosa a Fiumeinek, pedig Trieszt behozatalát még az aránylag szintén kisforgalmú Venezia is felülmúlja, amit különben az olasz kormány céltudatos tengerészeti politikájának kell betudnunk. Távol áll tőlünk, hogy a középtenger két legjelentősebb kikötőjének az egymással erősen versenyző Genuának és Marseillenek, vagy épen Hamburg, Rotterdam és különösen Antwerpen szinte szédületes arányokban növekedő forgalmát párhuzamba állítsuk Fiumével, s ha egy képbe foglaltuk ez igen különböző jelentőségű kikötőket, tettük ezt főleg azért, hogy kitűnjék egyrészt Fiumének aránylagos szerepe a világforgalomban s hogy a többi kikötő nagyarányú forgalmából, amely bizonyos fokmérője az illető ország kereskedelmi s általános jelentőségének és nemzeti vagyontérségének, — buzdítást merítsünk arra, hogy tengeri kereskedelmünk fejlesztését céltudatos nemzeti politikával minden rendelkezésünkre álló eszközzel előmozdítani igyekezzünk.

*

Cromwell a hajózási aktával teremté meg Anglia nagy gazdagságát és világhatalmát. Napjainkban is a tengeri hajózás az, mely a népek és nemzetek gazdasági fejlődésének egyik legjelentősebb tényezője. Világszerte a legnagyobb erőfeszítéseket, a legmesszebbmenő áldozatkészséget tapasztaljuk a tengeri hajózás

s ezzel a külkereskedelem előmozdítására. A nagy világkikötőket szinte szédületes arányokban bővítik és ellátják a forgalom gyors és olcsó lebonyolítására alkalmas felszerelésekkel; egyik kikötő versenyre kél a másikkal, hogy magához vonja a nagyobb forgalmat; a nemzeti hajózás és hajóépítés fejlesztésére, új hajójáratok állandó berendezésére, nagyobb s gyorsabb járatú hajók építésére, új tengerentúli összeköttetések szerzésére és biztosítására nemcsak az államok hoznak milliókra menő közvetlen és közvetett áldozatokat, de a magánvállalkozás is bátor, erőteljes, céltudatos tevékenységet fejt ki ebben az irányban.

S amit különösen ki kell emelnünk, az a tenger melléki nemzeteknél évről-évre mind erőteljesebben megnyilvánuló törekvés, hogy tengerentúli kereskedelmük lehetőleg függetlenítsék az idegen hajózási vállalatoktól s a nemzeti kereskedelem szolgálatába nemzeti hajózást állítsanak, mert sok százados tapasztalás igazolja azt a tényt, — melynek felismerése vezette Angliában már Cromwelt, Franciaországban Colbert-et a nemzeti hajózás védelmére, — hogy a politikai, nemzeti és vállalati versengésektől független, céltudatos kereskedelmi politikát csak oly tengerhajózási vállalatokkal lehet biztos alapon csinálni, fentartani és fejleszteni, melyeknek életföltételei nemcsak magában az országban, nemcsak a hazai termelés és kereskedelem fejlesztésére irányuló törekvés önzetlen támogatásában, de egyszersmind *a nemzeti érületben* gyökereznek. S a tengeri hajózásnak az idők folyamán csaknem teljesen nemzetközivé vált jellegét ez az újabb időben világszerte mind erőteljesebben megnyilvánuló felfogás visszatereli a nemzeti érdek-körbe.

Erre a felfogásra vall különösen az utóbbi évek tengerészeti törvényhozásainak és kormány-intézkedéseinek az a határozott irányzata, melylyel a nemzeti forgalom lebonyolításában a saját lobogójú hajók — sőt tovább menve — a belföldön, hazai anyagokból, hazai munkások által épített hajók térfoglalását a legmesszebbmenő állami támogatásokkal is előmozdítani igyekeznek.

A nemzeti létért, a gazdasági fölényért és jólétért ezen a téren folyó világháborúban nekünk is ki kell vennünk a magunk részét, még pedig idejekorán, nehogy összecsapjanak fejünk felett a hullámok. Híven nemzeti tradícióinkhoz, természeti erőforrásaink s ezekből folyó gazdasági hivatásunk tudatában, erőinkhez mértén nekünk is megfelelően tért kell foglalnunk a tengeren. A nemzeti kereskedelmet ki kell vinnünk a világkereskedelembé, mely összeköti az oceánokkal elválasztott népeket és országokat. De hogy e téren a nemzet valódi gazdasági érdekeit szolgálhassuk, ahhoz okvetetlenül szükséges, hogy a nemzeti eszmét, a nemzeti érzést belevigyük kereskedelmünkbe, belevigyük tengeri hajózásunkba. Ezt a nemzeti irányú gazdasági politikát követik ma már a világnak még leghatalmasabb nemzetei is.

Önálló gazdasági fejlődést csak nemzeti iparral és kereskedelemmel teremthetünk s ezeknek csak nemzeti közlekedési intézményekkel, s ezekre alapított forgalmi politikával lehet tért, piacot, terjeszkedést szerezni és biztosítani. Tengeri hajózásunkat is teljesen nemzeti alapokra kell tehát fektetnünk s azt úgy kibővítenünk és akként szerveznünk, hogy hazai forgalmunk megfelelő kiszolgálására minden tekintetben alkalmas legyen; ezzel párhuzamosan egyetlen kikötőnket pedig úgy kell kibővítenünk és felszerelnünk, hogy az a forgalom kényelmes, gyors és olcsó lebonyolítását minden körülmények közt lehetővé tegye.

Ha mindezeket megtettük s külkereskedelmünket az erőteljes, céltudatos és önálló nemzeti gazdasági politika minden attributumával visszük ki a tengerre, akkor ha nem is fog egyhamar valóra válni a legnagyobb magyar proféciaja s Fiume nem is lesz — mert fekvésénél fogva nem is igen lehet — igazi világkikötő, de mindenesetre egyik leghatalmasabb gócpontja leendő Magyarország külkereskedelmi forgalmának s ezzel egyik legjelentősebb tényezője közgazdasági fejlődésünknek, nemzeti vagyonosodásunknak.



TARTALOMJEGYZÉK

	Oldal
I. fejezet: Történelmi bevezetés. — Magyarország tengeri birtoklása a XII—XVI. századokban	3
II. fejezet: Fiuménak Magyarországhoz való csatolása. — A magyar tenger mellék. — A tengerészet fejlesztése. — Utak a tengerhez. — Fiume Magyarországhoz csatolásának törvénybe iktatása. — Fiume a franciák birtokában. — Fiume osztrák, majd magyar uralom alatt	10
III. fejezet: A fiumei kikötő kiépítésére irányuló intézkedések. — A magyar tenger mellék hajózása és forgalma. — A tengerhez vivő utak szaporítása. — A fiumei vasút ügye. — Széchenyi és Kossuth Fiumében. — Magyar tengerhajózó társaság. — István nádor Fiumében. — 1848.	25
IV. fejezet: A fiumei kikötő kiépítése és felszerelése 1867—1905.	47
V. fejezet: Hajóépítés. — Fiume hajóforgalma. — Az Adria magyar tengerhajózási társaság alapítása és fejlesztése. — Az osztrák Lloyd tengerhajózási társaság. — Parthajózási vállalatok. — A Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Társaság. — A Magyar Keleti Tengerhajózási Társaság. — Egyezmény az osztrák Lloyddal. — A tengeri szabadhajózás. — Kivándorlási hajójáratok Fiume és New-York között. — A magyar kereskedelmi tengerészet	81
VI. fejezet: Fiume tengeri árúforgalma	112
VII. fejezet: Tanulságok. — A fiumei állami jövedelmek. — Összehasonlítás Trieszt forgalmával. — A kontinentális kikötők forgalma 1903-ban. — Zárzó	136

